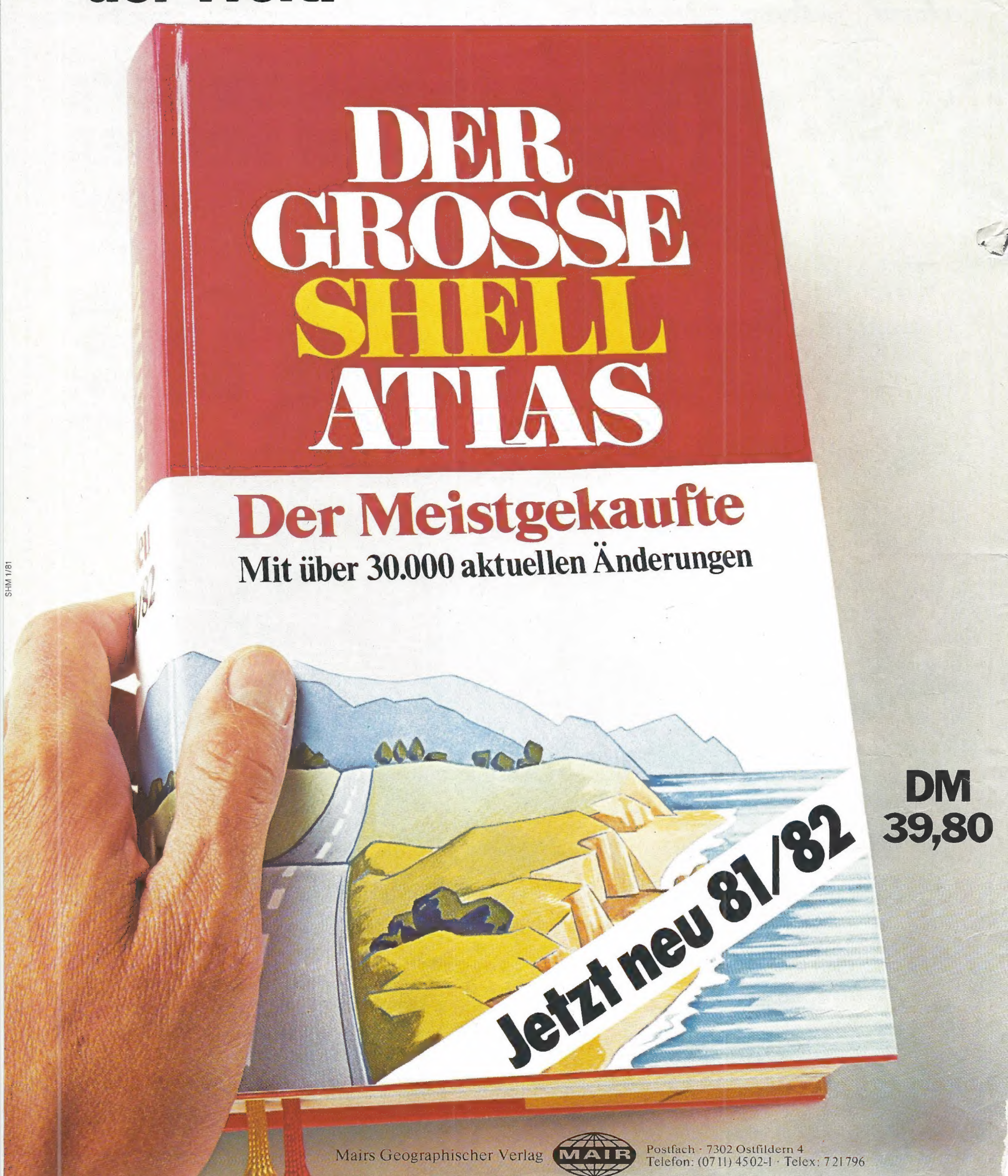

981 · 28. Jahrgang
tteilungsblatt des ACE auto club europa e.v.
Heft 2
NEUE AUTOS · VERKEHR
POLITIK · REISEZIELE · RECHT
ACE Lenkrad
Welcher Helm auf welchen Kopf
Seite 33
Die Hemds-ärmeligen
Seite 8
Verband-kastentest
Seite 86
ULRICH

Der meistgekaufte Auto-Atlas der Welt.



ACE Lenkrad

Herausgeber:
ACE auto club europa e.v.,
Vorsitzender:
Ludwig Gosepath

Verlag:
ACE-Verlag GmbH,
Geschäftsführer:
Dieter Fabig
Werner Schüßler

Redaktion:
Chefredakteur und verantwortlich: Ernst Bauer.
Bildredaktion und Gestaltung: Reinhold Meier.
Ständige Mitarbeiter:
Interview, Wissenschaft und Wirtschaft: Wolfgang Schachermeier
Recht: Wolfgang Vogt
Fotos: Hans-P. Feddersen

*

Gezeichnete Artikel stimmen nicht immer mit der Meinung der Redaktion überein. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion.

Gemeinsame Anschrift:
Postfach 50 01 06,
7000 Stuttgart 50,
Telefon: (07 11) 50 67-1,
Telex: 07 254 873
Telefax: (07 11) 50 67-236
Btx ⋆ 694 #

Anzeigen:
ACE-Verlag GmbH, Schmidener Straße 233, Postfach 50 01 06, Telefon (07 11) 53 10 94, Anzeigenleitung: Hans Fischer. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 17 vom 1. 1. 1981

Druck und Vertrieb:
Union-Druckerei und Verlagsanstalt GmbH, Theodor-Heuss-Allee 90-98, 6000 Frankfurt/Main 90, Tel. (06 11) 77 09 31.



ACE LENKRAD ist das offizielle Mitteilungsblatt des ACE auto club europa e.v. und erscheint alle zwei Monate. Für Mitglieder ist der Preis im Beitrag enthalten. Die Zustellung erfolgt ohne Erhebung einer besonderen Bezugsgebühr.
505 000 Auflage

inhalt

TEST/TECHNIK

Autonachrichten	8
Talbot Tagora	10
Sparen mit der Formel E	12
Auch Lada hat Marktprobleme	16
Test: Camping-Ente von Citroën	20
Datsun geht ins Gelände	21
Neu: Ritmo Super mit 85 PS	24

WIRTSCHAFT

Was bringen Leichtlauföle	26
Die aktuellen Gebrauchtwagenpreise	32
Welcher Motorrad-Helm ist richtig?	33
Gibt es ein Kartell?	47

VERKEHR

Serienauto für Behinderte	44
Der österreichische Kettenkrieg	46
Zusatzbremsleuchten mit Problemen	48
EG-Verkehrsausschuß wird zuwenig beachtet	62

MEDIZIN

Stiftung Warentest prüfte Verbandkästen	86
Erste-Hilfe-Serie (6)	93

ACE auto club europa

Leitartikel	4
Leser schreiben	6, 9
Wann macht Europa Sommerferien?	64
GUV Lastwagenturnier	65
Wo man sich trifft	66
Clubnachrichten	71
Streckenkarten vom ACE	75

RECHT

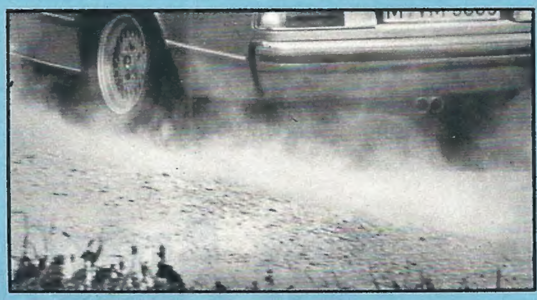
Kein Kavaliersdelikt: Unfallflucht	52

REISE UND FREIZEIT

Rumreise(rs) Informationen	60
Campingnachrichten	76
Eigenbau bei Wohnmobilen: Hühnerstall auf Rädern	81
Zu guter Letzt	98

*

Titelfoto: Hans-P. Feddersen



Immer mehr Autofahrer machen sich aus dem Staube. Das kann teuer werden. Seite 52



Vorsicht, wenn Sie einen Campingbus selbst bauen. Es gibt tödliche Fehler. Seite 81



Wieder erfüllt ein Autohersteller die ACE-Forderung: Auch Behinderte sollen Autos haben. Seite 44



Zusatzbremsleuchten: Knallharte Geschäfte oder Sicherheitsdenken? Seite 48

Mit einem aufgemotzten Ritmo will Fiat mehr bieten. Seite 24



Lieber Lenkrad-Leser

Am Autofahrer gibt es noch viel zu verdienen: Packen wir's an

Seit bekannt ist, daß die Fraktionen der sozialliberalen Koalition im Deutschen Bundestag fest entschlossen waren, das Loch im Haushalt des Bundesfinanzministers mit der Erhöhung der Mineralölsteuer teilweise zu stopfen, haben sich auch die Ölmultis nicht mehr gescheut, die Autofahrer durch kräftige Anhebungen der Kraftstoffpreise zur Kasse zu bitten. Gründe haben sie zu ihrer Rechtfertigung schnell zur Hand gehabt. Nicht genannt worden ist, daß die Transportkosten des Öls künstlich in die Höhe getrieben worden sind. Verschwiegen wurde auch, daß die Präsidenten der Multis zugegeben haben, in Europa Gewinne in Milliardenhöhe gemacht zu haben.

Warum sollten sie wohl auch? Schließlich hängen die Autofahrer an ihrem Fahrzeug, und dafür brauchen sie Sprit. Sie werden die diktierten Preise schon bezahlen. Im übrigen haben die Multis ein Vorbild, das kräftig mitverdient am Verbrauch der Autofahrer: unseren Staat. Und gerade dieser ist es, der den Autofahrer wieder einmal kräftig zur Kasse bitten wird.

Im letzten Lenkrad habe ich berichtet, daß wir uns mit sehr wichtigen Argumenten an alle zuständigen Stellen in Bonn gewandt und gebeten haben, unter Berücksichtigung unserer Argumente der Forderung des Finanzministers, die Mineralölsteuer zu erhöhen, nicht zuzustimmen. Darüber hinaus haben unsere ACE-Kreise alle Bundestagsabgeordneten angeschrieben und gebeten, unsere Argumente nicht leichtfertig zur Seite zu legen, sondern bei ihrer Entscheidung zu berücksichtigen.

Der Bundeskanzler und sein Finanzminister sowie die drei im Bundestag vertretenen Fraktionen haben geantwortet. Viele Abgeordnete haben uns ebenfalls ihre Auffassung zu den geplanten Maßnahmen dargelegt. Die meisten Abgeordneten haben es jedoch nicht für nötig erachtet, den Vertretungen der gewerkschaftlich organisierten Autofahrer in ihren Wahlkreisen zu antworten. Das ist bedauerlich. Wir sollten dies bis zur nächsten Wahl in Erinnerung behalten.

Der Finanzausschuß des Bundestages hat die von der Maßnahme tangierten Verbände zu einer Anhörung nach Bonn geladen. Warum eigentlich? Keines der vorgetragenen Argumente hat eine Wirkung gezeigt. Der Ausschuß hat empfohlen, dem Plan des Finanzministers zuzustimmen.

Was bitter schmeckt, liebe Kolleginnen und Kollegen, sind die genannten Gründe für die Mineralölsteuer-Erhöhung um bis zu acht Pfennig pro Liter. Sie sei notwendig, um die Drosselung der Ölimporte zu erreichen. Dabei benötigen die Autofahrer nur 25 Prozent aller Ölimporte. Zudem sind sie dem Aufruf, Sprit zu sparen, schon in erheblichem Umfang nachgekommen.

Auch das Argument, die Arbeitnehmer könnten die Erhöhung der Mineralölsteuer leicht verkraften, da seit Anfang des Jahres die vom Bundestag beschlossenen Steuererleichterungen jetzt greifen würden, ist ein Hohn. Es ist doch ein schlechter Witz, wenn längst fällige Steuererleichterungen eintreten, aber wenn ein Teil dieser Erleichterungen mit dem Hinweis auf diese Maßnahme vom Staat wieder eingezogen wird.

Auch der Hinweis, daß in anderen EG-Ländern höhere Mineralölsteuern erhoben werden und der Kraftstoff dort teurer sei als bei uns, ist nur ein schlechtes Argument. Das kann doch kein Grund für uns sein, die Preistreiberei anderer nachzumachen.

Hier können nicht alle Einzelheiten erörtert werden. Der Finanzminister hat unter anderem so geantwortet:

„Abgesehen davon, daß die unabweisbare Notwendigkeit besteht, für Mehrbelastungen infolge internationaler Verpflichtungen auf der Einnahmeseite einen Ausgleich zu finden, der die direkte Steuerbelastung nicht drückender macht, ist der Vorschlag, die Mineralölsteuer zu erhöhen, auch angesichts des stark angestiegenen Leistungsbilanzdefizits begründet."

Nachdem der Finanzminister in seinem Schreiben auf steuerliche und familienpolitische Entlastungsmaßnehmen, die zu Beginn des Jahres in Kraft getreten sind und die per Saldo einen beachtlichen Entlastungseffekt in Milliardenhöhe, insbesondere für Arbeitnehmer, mit sich bringen, hingewiesen hat, äußerte er sich wie folgt zu unserer Forderung, die Kilometerpauschale zu erhöhen:

„Über diese Verbesserungen hinausgehende Maßnahmen, wie z. B. die Anhebung der derzeitigen Kilometerpauschale von 0,36 DM auf 0,50 DM oder finanzielle Ausgleichsmaßnahmen für einzelne Gruppen, z. B. für Schwerbeschädigte, die in der Regel schon von der Kfz-Steuer befreit sind, würden den Haushalt zusätzlich in Milliardenhöhe belasten und damit die Finanzierungsprobleme verschärfen."

Wir können also nur dieses Fazit ziehen: Der Autofahrer muß für das Defizit im Bundeshaushalt herhalten und tief in seine Geldbörse greifen. Die Autofahrer müssen dafür büßen, daß dem öffentlichen Personennahverkehr in der Vergangenheit so wenig Beachtung geschenkt worden ist.

Alle angeführten Argumente sind nur Schutzbehauptungen, um die Mineralölsteuererhöhung zu rechtfertigen. Mit den bisherigen Mitteln sind die Preistreiber nicht zu beeindrucken und von ihren Maßnahmen gegen die Autofahrer nicht abzubringen.

Was ist zu tun, um den Preistreibern den Wahlspruch „Am Autofahrer ist noch viel zu verdienen. Packen wir's an" abzugewöhnen?

L. Gosepath

Lutz Gosepath
Vorsitzender des ACE

Machen Sie mit beim Hausbau-Chancen-Test.

Erfahren Sie alles über Ihre Chancen, zum eigenen Haus zu kommen.
Deshalb: Füllen Sie den Testbogen unbedingt aus. Jetzt.

Wenn Sie bis zum 31.03. mit Bausparen anfangen, gewinnen Sie Zeit und Geld!



iso-span Bausatz ab **49.810,– DM*** bei 91 m², MAINZ 3



iso-span Bausatz ab **81.100,– DM*** bei 131 m², MAINZ 10



iso-span Bausatz ab **78.060,– DM*** bei 138 m², MAINZ 9



iso-span Bausatz ab **59.050,– DM*** bei 103 m², MAINZ 5



iso-span Bausatz ab **60.080,– DM*** bei 115 m², MAINZ 6




iso-span Bausatz ab **119.300,– DM*** bei 2 x 108 m², MAINZ 12



iso-span Bausatz ab **88.820,– DM*** bei 152 m², MAINZ 11

So einfach ist es, mitzumachen.
Dieser Test nimmt nur 2 Minuten Ihrer Zeit in Anspruch. Sie füllen den Testbogen aus, tragen Ihre Punktzahl in den Auswertungscoupon ein und schicken diesen ab. Schon wenige Tage später wissen Sie, wie groß Ihre Chancen zum eigenen Haus sind. Selbstverständlich ist die Auswertung kostenlos und unverbindlich für Sie.



*Bausätze der ALPINE-Betriebe Freilassing Serie MAINZ ® enthalten je nach Haustyp Bauelemente für Außen- und Innenwände, Balkenlage und Dachstuhl, bzw. Holzbinder, isolierverglaste Naturholzfenster und -Türen, Rolläden, Balkongeländer, Innentüren und weitere Schreinerteile (Außenwände Iso-span PLUS mit zusätzlicher Wärmedämmung). Preise lt. Preisliste I/M 01 81 schließen die Planung, statische Berechnung, Versicherung, Bauanleitung, Mehrwertsteuer und sogar den Transport ein.

Dieser Test hilft Ihnen...
...alles über Ihre eigenen Chancen als Bauherr zu erfahren. Wir, die Bausparkasse Mainz, haben festgestellt, daß es sehr viele Bauinteressierte gibt, die ihre Möglichkeiten, zum eigenen Haus zu kommen, nicht entschlossen nutzen. Damit Ihnen das nicht passiert: Nutzen Sie die Chance dieses kostenlosen Tests. Vielleicht sind Sie Ihrem Eigenheim näher als Sie denken.

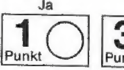
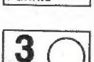
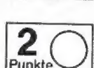
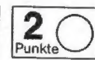
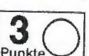
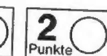
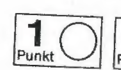


Gratis für Sie.

Zusammen mit der Test-Auswertung bringt Ihnen der Postbote die praktische Nagelschablone „Nagel-Hit." Mit Hilfe dieses raffinierten Werkzeuges werden Sie sich nie mehr auf die Finger hauen, denn es bietet für 16 verschieden starke Nägel und Stifte Halterungen!

Testbogen

Kreuzen Sie bei jeder Frage ehrlich die Antwort an, die Ihrem Gefühl entspricht.

	Ja	Nein
In der Schule hatte ich Musik lieber als Werken und Handarbeiten.	 1 Punkt	 3 Punkte
Wenn technische Probleme auftauchen, versuche ich sie zunächst selber zu lösen, bevor ich einen Fachmann hinzuziehe.	3 Punkte	 1 Punkt
Ich bin ein lebhafter Mensch, der immer Beschäftigung braucht.	 3 Punkte	 2 Punkte
Ich bin eher stolz auf etwas, was ich mit eigener Initiative geschaffen habe, als auf etwas, was ich mit viel Geld gekauft habe.	 3 Punkte	 2 Punkte
Am Wochenende ruhe ich mich lieber aus, als einem Hobby nachzugehen.	 2 Punkte	 3 Punkte
Ich widme gerne meine Zeit und Energie meinem Heim und meiner Familie.	 3 Punkte	 1 Punkt
In meinem Privatleben erreiche ich fast immer die Ziele, die ich mir setze.	 3 Punkte	 2 Punkte
Meine Erfolgsaussichten für die nächsten Jahre schätze ich positiv ein.	 3 Punkte	 2 Punkte
Für mich trifft das Sprichwort „Selbst ist der Mann", „Selbst ist die Frau" zu.	 3 Punkte	 1 Punkt
Ich finde, der Spruch „Eigener Herd ist Goldes wert" hat in der heutigen Zeit an Bedeutung verloren.	 1 Punkt	3 Punkte
Um zum eigenen Haus zu kommen, wäre ich bereit, monatlich einen bestimmten Betrag beiseite zu legen.	3 Punkte	1 Punkt
Tragen Sie hier die Punktzahl des Hauses ein, das Ihnen am besten gefällt.		

Zählen Sie nun die Punkte Ihrer Antworten zusammen, und tragen Sie die Gesamtpunktzahl in den Auswertungscoupon ein. Schicken Sie den Coupon noch heute an die Bausparkasse Mainz.

Auswertungs-Coupon

Ja, ich will wissen, wie groß meine Chancen sind, zum eigenen Haus zu kommen.

Im Test habe ich ____ Punkte erreicht.

Schicken Sie mir, wie versprochen, die schriftliche Auswertung – kostenlos und unverbindlich für mich.
Als Geschenk erhalte ich dazu die abgebildete Nagelschablone.

Schicken Sie beides an diese Anschrift.

Vorname ____ Name ____

Straße ____ PLZ/Wohnort ____

Alter ____ Beruf ____ Kinderzahl ____ Familienstand ____

(Bitte leserlich und vollständig ausfüllen, damit Ihre Chancen möglichst exakt beurteilt werden können.)

BAUSPARKASSE MAINZ · ABT. 19209 · POSTFACH 1480 · 6500 MAINZ 1

BM 2/81



Kantstraße 1
6500 Mainz
Telefon: 06131-3031

Wir bringen Ihre Wünsche unter Dach und Fach.

Lenkrad
Leser schreiben

Es geht um Deutschland

Zum Vergleichstest Honda – Ford im Heft 1, Seite 16

Der Grundtenor dieses Artikels ist schlimm. Schon die knallige Überschrift: Japan oder Deutschland! Darunter: Japanische Fahne – Deutsche Fahne!

Da weiß ein richtiger Deutscher doch gleich, wie er zu entscheiden hat. Es geht um Deutschland – auch wenn Detroit Kasse macht. Honda sei für den „deutschen Winteralltag" nicht geeignet. Fanden die Olympischen Winterspiele von Sapporo eigentlich auf Südseesand statt? Hier wird mit vermeintlicher Exotik Stimmung gemacht.

Minister Lambsdorff benutzt die sattsam bekannte „gelbe Gefahr", um von den Ursachen der Krisen abzulenken.

Eine mit der internationalen Gewerkschaftsbewegung verbundene Zeitschrift sollte alles – auch in einem subjektiven Autotest – unterlassen, was mit dazu beiträgt, japanische und deutsche Arbeitnehmer nationalistisch gegeneinander aufzubringen.

Michael Brockhaus
Berlin

*

Der Vergleichstest soll nicht unwidersprochen bleiben. Da ich seit Mai 1978 einen Honda Accord fahre, erlaube ich mir, meine Enttäuschung über die Herabsetzung dieses Honda-Fahrzeuges in Ihrem Test zum Ausdruck zu bringen.

Ich finde, der Gepäckraum ist im Honda groß genug, um ihn die meiste Zeit des Jahres leer spazieren zu fahren. Wer sich für eine mehrköpfige Familie seinen Wagen unter Urlaubsaspekte mit Riesengepäck auswählt, der soll sich getrost einen anderen Wagen zulegen. Der Escort wird dafür auch nicht unbedingt in Betracht kommen. Die „reichhaltige Palette" von Motoren und Ausstattungen beim Escort kann man auch als kolossales Wirrwarr bezeichnen. Will man sich einen Escort zulegen, dann geht das nicht ohne Papier und Schreibgerät in die Hand zu nehmen. Man muß ja wissen, wie hoch der Preis wird. Jedes Ding hat zwei Seiten.

Karlheinz Dörr
Dossenheim

Die Rechte des kleinen Bürgers

Zum Artikel „Da ging uns ein Licht auf", Heft 1, Seite 42

Als Leser Ihrer Zeitschrift „Lenkrad" hat besonders der Artikel und das Bilderrätsel über die negativen Erfahrungen eines Urlaubers mit seiner Ferienwohnung mein Interesse geweckt. Dieser Artikel zeigt deutlich, wie es um die Rechtsansprüche des kleinen Bürgers in dieser Gesellschaft bestellt ist.

Dieter Niemeyer
Ronnenberg

*

Die geschilderten Praktiken der Ferienunterbringung finde ich durchaus anprangernswert. Es hätte aber vollauf genügt, die Praktiken von Reiseunternehmen als das darzustellen, was sie sind: Als Skandal – unabhängig davon, welche Ansprüche man nun an Gastarbeiter-, Kommunen- oder Strafvollzugsfreigängerunterkünfte stellt.

Thomas Fischer
Köln

Schlüpfrige Witze

Das neue Lenkrad (1/81) ist wieder einmal interessant und informativ wie gewohnt, so auch der Vergleichstest Honda Quintet – Ford Escort. Allerdings muß ich hier in einem Punkt ganz entschieden widersprechen: Der Escort ist mit Sicherheit nicht „windschlüpfriger" als der Honda, allenfalls ist er windschlüpfiger. Schlüpfrig sind vielleicht gelegentlich die Witze, die sich die Herren Redakteure erzählen.

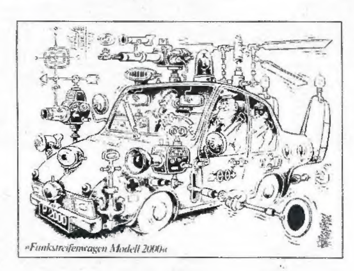
Rolf Bilger
Nürnberg

Anmerkung der Redaktion: Leser Bilger hat Recht. Autos sind nicht schlüpfrig, sondern schlüpfig – kein Witz. Übrigens: Wir wissen natürlich einen . . .

Aus Erfahrung beipflichten

Zum Artikel „Kein Statussymbol" im Heft 1, Seite 30

Wir, die Beamten der Dienstgruppe A des Verkehrszuges Karlsruhe-Durlach, haben Ihren Bericht im ACE-Lenkrad mit großem Interesse gelesen und können ihm „aus Erfahrung" beipflichten. Wir haben auch Ihr, mit allen Schikanen ausgerüstetes Streifenfahrzeug gesehen und hoffen, daß wir unsere tristen Diensträume mit dem Bild dieses vorbildlichen Streifenwagens verschönern



»Funkstreifenwagen Modell 2000«

können. Einen Namen für den Streifenwagen haben wir auch gefunden. „Schn. Ra. La. Flu. Schwi. Fustkw. mit integrierter Anhaltevorrichtung", zu deutsch: Schneller Radar-Laser-Flug-Schwimm-Funkstreifenwagen.

H. Notheis
Karlsruhe

Alle Verkehrszeichen bringen

Ich habe da eine Anregung: Bringen Sie doch im nächsten ACE-Lenkrad sämtliche deutschen und ausländischen Verkehrszeichen.

Konrad Schaefer
Bensheim

Anmerkung der Redaktion: Das täten wir gerne, nur würde die Abbildung allein der deutschen Verkehrszeichen 20 Seiten beanspruchen. So viel Platz haben wir leider nicht im Heft. Die Zeichen und Vorschriften können aber im „Lenkrad-Training – der Weg zum deutschen Führerschein" (siehe Seite 70 in diesem Heft) nachgeschlagen werden.

Den Autofahrer nicht belasten

Zum Artikel „Fahren Sie energiebewußt?!", Heft 1, Seite 36

Der kleine Beitrag über die Verteuerung der Führerscheingebühr hat uns natürlich sehr interessiert. Sie stimmen mit uns ja völlig darin überein, daß die Fragen über energiesparende Fahrweise sinnvoll sind.

Allerdings kann ich nicht ganz die Schlußfolgerung einsehen, daß durch diese Erweiterung dem Autofahrer von Staats wegen das Geld aus der Tasche gezogen wird. Zweifelsohne ist die Prüfung durch diese Zusatzfragen umfangreicher geworden und es erhebt sich die Frage, wer die Kosten für diese Mehraufwendungen tragen soll. Ziel dieser Zusatzfragen ist es ja auch nicht, den Autofahrer zusätzlich zu belasten, sondern ganz im Gegenteil ihn vor unnützem Benzinverbrauch zu bewahren.

E. Wühle
Rheinisch-Westfälischer TÜV
Essen

Wenig Abschleppschäden

Zum Artikel „Die Polizei läßt abschleppen" im Heft 1, Seite 39

Das Polizeipräsidium München, in dessen Zuständigkeitsbereich (Stadt und Landkreis) jährlich 19000 bis 20000 Abschleppvorgänge anfallen, hat zu deren Erledigung 24 ausgewählte und zuverlässige Abschleppunternehmer unter Vertrag. Nur auf diesem Wege ist es möglich, das sogenannte Nächstenprinzip, d. h. die Beauftragung des dem Abschlepport nächstgelegenen Unternehmers zu praktizieren. Dadurch ergeben sich kurze Abschleppwege und entsprechend geringe Kosten. Wir sind der Auffassung, daß eine solche Übung im Sinne der ersatzpflichtigen Fahrzeughalter liegt.

Nachweisbare Abschleppschäden halten sich nach wie vor in Grenzen. Sie werden von den Unternehmern reguliert. Selbstverständlich sind dazu im Einzelfall Nachweise erforderlich. Unsere Vollzugsbeamten sind jedenfalls angewiesen, auf dem Formblatt, mit dem die Abschleppung in Auftrag gegeben wird, zu vermerken, welche Beschädigungen das Fahrzeug bereits vor Beginn des Abschleppvorganges aufgewiesen hat. Damit wird sowohl dem Fahrzeughalter die Beweisführung als auch dem Abschleppunternehmer die Abwehr unberechtigter Forderungen erleichtert.

Baumann
Ltd.-Polizeidirektor
München

DER NEUE ESSO STAHL.

Wir kennen den harten Auto-Alltag.

Der strengste Maßstab für einen modernen Reifen ist der harte Auto-Alltag. Darum wäre es unsinnig, Reifen zu entwickeln, die in diesem oder jenem speziellen Fahrbereich einsame Spitzenleistungen vollbringen. Worauf es wirklich ankommt, ist die Ausgewogenheit der Leistung.

So muß ein moderner Reifen heute mit stundenlanger heißer Autobahnfahrt genau so fertig werden wie mit ständigem kraftvollen Beschleunigen und scharfem Bremsen in der Stadt. Mit staubigen Schlaglochstrecken so gut wie mit regennassem Kopfsteinpflaster oder zentimeterhohem Wasser auf glattem Asphalt. Mit extremer Seitenbelastung in Haarnadelkurven so gut wie mit harten Bordsteinkanten.

Wie gut oder schlecht Reifen mit diesem harten Auto-Alltag fertig werden, erfahren wir an den ESSO Stationen täglich durch die vielen Tausend Autofahrer, die zu uns kommen: bei der Reifenkontrolle, beim Luftdruckprüfen, beim Montieren und beim Auswuchten.

Deshalb gibt es für den harten Auto-Alltag jetzt den neuen ESSO STAHL. Hinter ihm steht das Know-how eines der größten Reifenhersteller der Welt. Praxisorientierte Forschung und härteste Tests auf Tausenden von Testkilometern haben ihn zur Serienreife geführt. Der neue ESSO STAHL ist konsequent ausgerichtet auf die Anforderungen des harten Auto-Alltags.



Ihre ESSO Station hält den ausführlichen Prospekt über den neuen ESSO STAHL für Sie bereit. Oder per Post:
ESSO A.G., Postfach 680 120
2000 Hamburg 65



ACE Lenkrad auto nachrichten

Der neue Scirocco

Sieben Jahre wurde er fast unverändert gebaut, vor wenigen Tagen wurde ein völlig neuer VW-Scirocco auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt. Der neue sieht besser aus, fährt schneller und ist sparsamer. Obwohl er fast 20 Zentimeter länger ist als sein Vorgänger, wirkt er gedrungener. Das kommt wohl durch die konsequent verfolgte Keilform und das rundliche Heck: VWs Aerodynamiker schneiderten dem Scirocco ein Blechkleid mit einem cW-Wert von 0,38.

Das Motorenangebot reicht von 1,3 Liter 60 PS über 1,5 Liter 70 PS und 1,6 Liter 85 PS bis hin zum 1,6 Liter 110 PS Einspritzer.
Die 70- und 85-PS-Version wird auf Wunsch mit einem 4+E-Spargetriebe angeboten, den 110-PS-Scirocco bekommt man auch mit einem Fünfgang-Sportgetriebe.

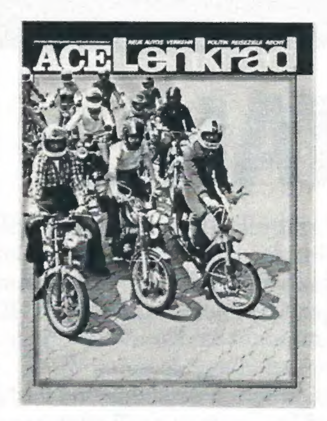


Schöner und größer: Scirocco

Der Gepäckraum wurde von 340 Liter auf 414 Liter vergrößert, die Kopffreiheit für die Fondpassagiere um 28 Millimeter.

Die Hemdsärmeligen

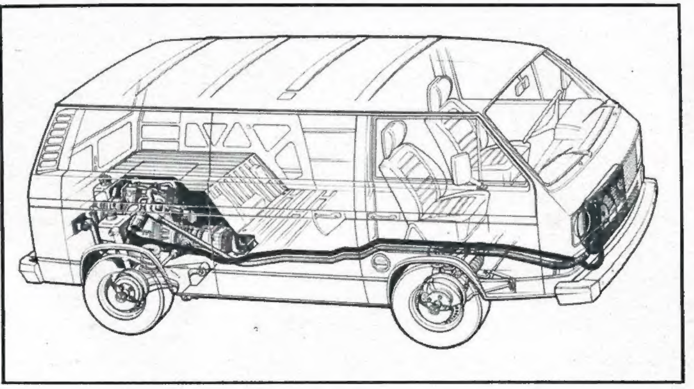
Aber ganz gewiß haben wir uns was gedacht, als wir den Titel dieser Ausgabe machten. Und ganz bestimmt wäre es möglich gewesen, ein Dutzend junger Leute schön und sicher auszustaffieren. Sie auf nagelneue Mofas und Mokicks zu setzen, ihnen Helme, Nierengurte und



Handschuhe zu besorgen. Und chice Lederstiefelchen obendrein.
Dann hätten wir einen „verkehrssicheren", einen „vorbildlichen" Titel gehabt. Aber einen unredlichen. Einen gelackten, geliehenen – kurz einen Bilderbuch-Titel.
Wir machen aber kein Bilderbuch und wir möchten junge Menschen nicht für die Vorspiegelung falscher Tatsachen mißbrauchen. Diese Schüler haben sich für ein Gruppenfoto zur Verfügung gestellt – so, wie sie zur Schule fahren. Manche vorbildlich und manche eben ein bißchen leichtsinnig. Oder soll man sagen besserwissend?
Wer weiß, daß es unter jungen Leuten kaum mehr Diskussionen um den Nutzen des (für Mofas nicht vorgeschriebenen) Helmes gibt, der weiß auch, daß Nierengurt und Handschuhe bei manchen noch als Angeberei gelten.
Mit derlei hemdsärmeligen Argumenten wischen die Starken unter den Jungen aufkeimende Sicherheitsgedanken bei ihren Schulkameraden vom Tisch. Dabei ist es blanker Leichtsinn, und ein gesundheitliches Risiko obendrein, ohne schützende Jacke und ohne Handschuhe zu fahren.
Das wollen wir mit diesem Titel zeigen. Ungeschminkt und ungestellt. Damit unsere Leser wissen: Vorsicht, die Hemdsärmeligen sind mitten unter uns. Man sollte sie mit Glacé-Handschuhen anfassen und sie bitten, doch ein bißchen besser auf sich aufzupassen.

Jetzt dieselt es auch im VW-Bus

Im Gespräch war er schon lange, der Diesel-Motor für den VW-Bus. Seit kurzem ist es auch verfügbar, das 1,6-Liter-Dieselaggregat mit 50 PS für VW-Bus und -Transporter. Äußerliches Merkmal der Dieselfahrzeuge ist ein zusätzlicher



Vorne gekühlt, hinten gespart: Diesel-Bus

Grill an der Front, das als Kühler für den im Heck sitzenden Motor dient. Der Motor stammt aus dem Golf, Passat und Audi 80 und zählt zu den günstigsten Maschinen, die derzeit auf dem Markt sind. Im Stadtzyklus soll der Diesel-Bus nur 9,2 Liter auf 100 Kilometer verbrauchen, bei konstant 90 sogar nur 8,8 Liter. Ähnlich günstig sind nach VW-Angaben der Kasten- und der Pritschenwagen.

Gegenüber den in den Personenwagen eingebauten Motoren wurde der des „Bully" um 4 PS gedrosselt, um im unteren und mittleren Drehzahlbereich mehr Elastizität zu erreichen.
Interessant ist die Lösung mit der Motorkühlung. Hinter dem Lufteinlaßgitter am Wagenbug befindet sich der Kühler. Die Verbindung mit dem Motor im Heck erfolgt über Rohrleitungen, die fest in die Bodengruppe eingelassen sind. Somit sollen sie korrosionsgeschützt sein.

Mit 1860 Mark Aufpreis muß der Diesel allerdings teuer bezahlt werden.

Modellreihe abgerundet: BMW 315

BMW hat seine 3er-Reihe mit einem neuen Modell nach unten abgerundet. Der 315 hat die vom 1502 bekannte 1572-ccm-Maschine mit 75 PS. Diese macht den Wagen 154 Stundenkilometer schnell, sein Verbrauch hält sich mit 6,8/9/10,5 Liter (90 und 120 Stundenkilometer, Stadt) durchaus in Grenzen.
Karosserie, Fahrwerk und Elektrik wurden aus der bestehenden 3er-Reihe übernommen, die Innenausstattung wurde beim 315 leicht abgemagert, „wo es ohne Einbußen an Komfort und Sicherheit zu ver-



Abgerundetes Programm: Der neue BMW 315

treten war", wie BMW mitteilte.
Die Preisempfehlung für den 315 beträgt ab Werk 15850 Mark.

Nutzungsausfall um 20 Prozent erhöht

Wer nach einem unverschuldeten Unfall auf einen Mietwagen verzichtet, bekommt jetzt mehr Geld. Um rund 20 Prozent wurden die Sätze für Nutzungsausfallentschädigung von den Versicherungen angehoben.

Wie der HUK-Verband mitteilte, liegen die Sätze jetzt zwischen 17 und 86 Mark gegenüber 13 und 69 Mark vorher. Hier einige Beispiele, wie sich die Sätze verändert haben (alter Wert in Klammern):

Renault 4	17,—(13,—) Mark,
Ford Fiesta 1,0	21,— (16,50) Mark
VW Golf	24,—(20,—) Mark
Opel Ascona	31,50 (26,50) Mark
Audi 80 LS	38,—(29,—) Mark
Peugeot 504 SR	39,50 (31,50) Mark
BMW 316	43,50 (36,50) Mark
VW-Bus	46,—(40,—) Mark
Citroën Reflex	47,50 (40,—) Mark
Mercedes-Benz 200	51,50 (44,—) Mark
Porsche 924	59,—(51,—) Mark
Audi 200 T	64,—(55,—) Mark
BMW 728 i	66,50 (60,—) Mark
Mercedes-Benz 380 SE	86,— (69,—) Mark

Mini-Autos von Suzuki

Neben dem Geländewagen LJ 80 bietet Suzuki, bekannt durch Motorräder, jetzt noch zwei weitere Autos an, den Alto und den Carry.
Der Alto ist ein Kompaktauto von nur 3,30 Meter Länge. Es gibt ihn mit drei und mit fünf Türen. Besonderes Merkmal ist ein Dreizylinder-Viertakt-Motor, der aus 796 Kubikzentimeter 40 PS schöpft. Der Verbrauch des Alto soll bei knapp acht Liter liegen, der Anschaffungspreis ist für den Dreitürer mit 9490 Mark und für den Fünftürer mit 9990 Mark nicht gerade gering.
Noch kürzer als der Alto ist der Carry, ein Kleinbus. Er mißt nur 3,20 Meter. Angetrieben wird er von einem Vierzylinder-Motor, der bei 797 Kubikzentimeter 37 PS leistet. Preis und Verbrauch für den Minilaster konnte Suzuki noch nicht mitteilen. Aber im April soll das Fahrzeug bei den Händlern sein.



Mini-Auto für einen Mini-Markt: Suzukis Carry

Sondermodell Ford Taunus „Festival"

Nach dem Fiesta „Festival" kommt jetzt auch ein Taunus „Festival" auf den Markt. Bis zu 1605 Mark kann man je nach Ausstattung gegenüber einem Serienfahrzeug sparen.
Zur Festival-Ausstattung gehören unter anderem eine Sonderlackierung, mattschwarze Stoßstangen, 5½-Zoll-Sportfelgen, von innen verstellbarer Außenspiegel, Teppichboden und Sitze wie im Taunus L.
Serienmäßig wird der Wagen mit dem 1,6-Liter-Vierzylinder-Motor mit 54 kW/73 PS geliefert. Der Preis für die zweitürige Limousine beträgt 13130 Mark, für den Viertürer 13745 Mark.



Preiswert und komplett: Taunus-Festival

Sozial oder feudal?

Lenkrad-Leser über Mineralölsteuer und Kraftstoffpreise

Zum Leitartikel in Heft 1
Ein Bravo und recht herzlichen Dank für diesen Artikel, der allen Autofahrern aus dem Herzen kommt. Haben wir eigentlich eine sozialliberale Koalition oder ein Feudalsystem, bei dem nur die Reichen Auto fahren dürfen?
Anstatt man Mittel und Wege findet, um den Benzinpreis herunter zu bringen (was gar nicht schwer wäre), versucht man alles, um der arbeitenden Bevölkerung das Auto zu vergällen. Von Sparmaßnahmen durch Erhöhung des Benzinpreises können nur Abgeordnete reden, die von unseren Steuergeldern monatlich Tausende von Mark zur Verfügung haben und denen der Literpreis dann egal ist! Aber so geht es nicht. Wenn diese Regierung sich ihr Grab schaufeln will, dann braucht sie nur weiter an der Benzinschraube zu drehen und Erfüllungsgehilfe der Ölmultis zu sein.

Hermann Albrecht
Insheim

*

Über den Leitartikel des Kollegen Gosepath bin ich als Gewerkschafter und Mitglied des ACE auf das äußerste befremdet.
Unverständlich ist mir auch, warum Kollege Gosepath sich in dem Kommentar von „dem unnützen Geschrei bis hin zur Drohung" anderer, in dieser Auseinandersetzung offenbar aktiverer Automobilklubs distanziert. Vornehme Zurückhaltung, das haben wir als Gewerkschafter mehr als einmal erfahren, nützt in einer solchen Situation erst recht nichts! Und ich will doch nicht annehmen, daß beim Vorstand des ACE oder beim Kollegen Gosepath die Erhaltung des Wohlwollens der Bundesregierung und deren Interesse, unsoziale Maßnahmen möglichst ruhig „über die Bühne zu bringen", vor der konsequenten Vertretung der sozialen Interessen der Mitglieder des ACE rangieren.

Arthur Böpple
Bremen

*

Zum Artikel „Im Sommer vor Einsfuffzig?" im Heft 1, Seite 29
Bisher hatte ich beim Lesen Ihres Blattes immer den Eindruck, daß ich es hier mit Redakteuren zu tun habe, die sich nicht unbedingt der Volksverdummungsmethode anschließen und den „Staat als Feind des Autofahrers beschreiben". Ich will hier gar nicht darauf eingehen, wer oder was der Staat ist. Zu der ganzen Steuerproblematik nur einige Überlegungen, die vielleicht dem Staatsbürger aufgezeigt werden sollten: Fest steht doch, daß wir, verglichen mit anderen Ländern, noch relativ wenig für Kraftstoff zahlen.
Daraus folgt: Wir werden so oder so zur Kasse gebeten. Nun frage ich mich: Wenn ich mehr für Kraftstoff bezahlen muß, und daß ich das muß, steht fest, gebe ich das Geld nicht besser unserem Staat. Dafür haben wir eine von uns gewählte Regierung. Oder ich gebe das Geld den Mineralölgesellschaften.
Um es deutlich zu sagen: Lieber Steuern zu zahlen, als Esso, BP, Shell usw. die Taschen zu füllen. Wenn es nach mir ginge, würde der Staat die Steuern jetzt so weit anheben, daß die Autofahrer und Ölverbraucher tatsächlich ernsthaft zu sparen anfangen müßten. Das ist noch lange nicht der Fall, wenn man sieht, wie auf unseren Straßen gefahren wird. Erhöht der Staat die Steuern nicht, wird die Kaufkraft, zum Schaden von uns allen, von den Mineralölgesellschaften abgeschöpft. Was soll daran gut sein?

Karl Spiewok
Lauingen

*

Dauernd werden die Benzinpreise erhöht, und jetzt will der Staat auch noch die Mineralölsteuer erhöhen. Ein Kollege, der täglich 70 Kilometer zur Arbeit fahren muß, würde gerne das öffentliche Verkehrsnetz benutzen, wenn es möglich wäre, und dann sein Auto abschaffen. Wenn durch die steigenden Kosten die Mehrzahl der Autofahrer gezwungen wäre, ihre Autos abzuschaffen, würde es vielleicht in absehbarer Zeit anstatt einer Million viel mehr Arbeitslose geben. Das müßte der Staat auch einmal bedenken.

Josef Simonett
Viersen

Talbot baut auf die Oberklasse

Tagora rasa?

Mit einer fünfsitzigen Luxuslimousine will Peugeot/Talbot im Europa-Markt der Oberklasse-Limousinen mitmischen. Das Produkt heißt Tagora. Als Vierzylinder mit 2,2 Litern, als Sechszylinder mit 2,6 Litern oder als 2,3-Liter-Diesel soll der neue Franzose in die bisweilen verworrene Verkaufsstrategie Talbots (früher Simca/Chrysler) klare Konturen zeichnen: Tagora rasa? Also, reinen Tisch?



Lenkrad fuhr das Auto zur Probe – ein optisch gelungenes Modell, dessen Technik freilich nicht so revolutionär ist, als daß man darüber in blankes Wundern ausbrechen würde.

Die Zielrichtung des Talbot Tagora ist klar: Gefragt sind leistungsstarke Dieselmodelle mit gutem Komfort, ebenso wie für Autos mit mehr als 1,8 Litern

Hubraum ein beachtlicher Markt entstanden ist (der freilich wegen der Absatzkrise großvolumiger Wagen mehr Zuwachs von oben als von unten erhält). Einer Talbot-Statistik zufolge werden jährlich rund 1,3 Millionen Autos (15 Prozent des Gesamtmarktes) der „gehobenen Klasse" zugelassen. Gesucht wird also der Käufer, dem Komfort und Platz wichtig genug sind, der andererseits aber rechnen will (oder muß) und der bei Anschaffung und Unterhaltung die Preisvorteile solcher Wagen spüren möchte.

Das technische Konzept des Tagora ist klassisch: Ein 4,63 Meter langes und 1,81 Meter breites Auto erhielt mit 2,81 Meter einen langen Radstand. Das bedeutet viel Platz – vor allem auch hinten, wenngleich dort zuwenig Kopffreiheit zu bemängeln ist. Geblieben ist der Heckantrieb – und damit auch das Grundkonzept des Fahrwerks:

- Alle vier Räder sind einzeln aufgehängt, vorn gibt es McPherson-Federbeine und hinten Schräglenker mit Spiralfedern.



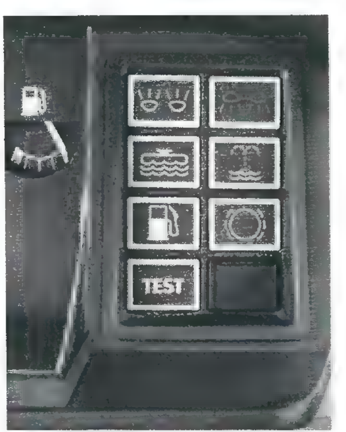
Das gut gelöste Armaturenbrett sticht von der spröden Plastikverkleidung ab. Ob diese Kunststoff-Front ankommt, wird sich zeigen. *Fotos: Feddersen*



Viel Raum für die Beine, aber zuwenig für den Kopf.



Bequem, gut ausgebildet, aber für längere Fahrten im Rücken etwas zu weich: die funktionell wirkenden Vordersitze des Tagora.



Mit Knopfdruck können die wichtigsten Funktionen geprüft werden.

- Der Radstand vorn beträgt 1,51 und hinten 1,47 Meter.
- Sechs Jahre Garantie wird auf die selbsttragende, viertürige Karosserie gegeben – gegen Durchrosten.

Vier Versionen

Das Grundmodell heißt Tagora GL. Seine Maschine hat 2155 cm³ und liegt, wie üblich, vorn längs. Doppelfallstromvergaser und eine kontaktlose Transistorzündung, sowie eine elektronische Ölstandsanzeige zeugen von zeitgemäßen Details. Normalerweise wird dieses Antriebsaggregat mit einem Viergang-Getriebe geliefert, wobei der vierte Gang direkt untersetzt ist.

Wahlweise erhält man ein Fünfgang-Getriebe; der fünfte ist dann als Schongang vorgesehen.

Die Zahnstangenlenkung erhält auf Wunsch Servounterstützung – wie unsere Probefahrten ergaben ist dies unbedingt notwendig.

Die Bremsen: Vorn Scheiben, hinten Trommeln, Abnutzungswarnleuchte für die Scheibenbeläge, Servounterstützung, lastabhängiger Bremskraftregler für die Hinterachse und eine Minimum-Warnlampe für die Bremsflüssigkeit.

Zur Basisausstattung zählt man die geklebte vordere Windschutzscheibe aus Sicherheitsglas, Heckscheibenheizung, vier Halogenscheinwerfer, Teppichboden, von innen verstellbarer Außenspiegel.

Als „GLS" wird das Auto mit dem (gleichen) 2,2-Liter-GL-Motor und einem Fünfgang-Getriebe geliefert. Elektrische Türverriegelung, elektrische Scheibenheber vorne, Digitaluhr, bessere Sitzbezüge und ein elektronischer Check der wichtigsten Funktionen (Test-Taste) – seitliche Rammschutzleisten, automatische Gurte hinten und weitere Innenleuchten machen das Auto besser.

2,3-Liter Diesel mit Turbo

80 PS bei 4150/min und ein Drehmoment von 19,3 mkg schon bei 2000/min bringt der Bosch-eingespritzte, abgasaufgeladene Turbodiesel. Fahrwerk und Getriebe stammen vom GLS, ebenso die Ausstattung. Über dieses Auto berichten wir im nächsten Heft!

Schließlich wollen die Franzosen mit dem Tagora SX, einem 2,6-Liter-V-6-Motor, der 165 PS leistet und zwei synchrongeschalteten Dreifachvergasern, ganz oben einsteigen. Fahrwerk, Getriebe und Lenkung sind geblieben, hinten gibt es zusätzlich Scheibenbremsen und eine verstärkte Aufhängung, die vorderen Bremsscheiben sind belüftet. Luxus allenthalben: Zeitverzögerung in der Deckenleuchte (beim Einsteigen), Kopfstützen auf den hinteren Sitzen, Bordcomputer, höhenverstellbarer Fahrersitz. Das derzeit leistungsstärkste französische Auto mag für Vielfahrer, die mithalten und mitmischen wollen, ohne auf die (internationale) Konkurrenz zurückgreifen zu müssen, interessant sein. Es soll 28 000 Mark kosten.

Für die Basisversion spielt es höchstens die Rolle eines technischen Anreißers. Auf dem bundesdeutschen Markt wird es der gebeutelte französische Hersteller ohnedies schwer haben, sein Mittelklasse-Modell gut zu placieren –, wenn es ihm gelingt, dann nur über den Preis. Und mit 18 500 Mark, wie er unverbindlich angekündigt wurde, dürfte er angesichts der aufgewerteten Granada-Konkurrenz und im Vergleich zum Audi 100 nicht gerade günstig dastehen. eba



Mit Audi und VW läßt sich's sparen

Der Spaß an roten Ampeln

Das Jahr 1981 fing für Audi und VW mit Sparen an. Die Devise heißt Formel E und soll den Autofahrer zum Sparen animieren und ihm dabei helfen. Formel E heißt aber auch mehr Technik im Auto und mehr Konzentration beim Fahren. Denn Sparen ist gar nicht so einfach. Bei ersten Probefahrten konnte sich ein Lenkrad-Redakteur davon überzeugen. Am Schluß suchte er sogar nach roten Ampeln, je mehr, desto besser.

Wer sparen will, muß erst einmal zahlen. Und das nicht zu wenig, denn immerhin kostet die Formel E je nach Typ zwischen 295 und 530 Mark mehr im Verhältnis zum entsprechenden L-Modell, die sich nach 17000 bis 24000 Kilometer amortisiert haben sollen.

Und wer Formel E sagt, meint auch Luxus: In einer billigen Normalausführung gibt es die Sparautos nämlich nicht. Laut Volkswagen-Vertrieb hätte man mit Formel E auf jene Autos gesetzt, die am besten gehen, und das seien nun einmal die L-Modelle.

Somit gibt es Formel E nur im Polo L und Derby L, im Golf L und Jetta L (als Benziner oder Diesel), Passat L und Passat L Variant, Audi 80 L und Audi 100 L.

Der neue VW Scirocco wird nicht mit Formel E angeboten. Unklar blieb indessen die Ausrüstung des neuen VW-Flaggschiffes „Santana“, das kurz vor seiner Markteinführung steht.

Damit keine Mißverständnisse aufkommen, die Formel-E-Autos ersetzen weder die bisherigen L-Modelle noch sonst irgendeinen Typ aus dem Hause Audi oder VW, sie ergänzen die bestehende Modellpalette.

Doch was verbirgt sich nun hinter „Formel E“? Zuerst einmal sehr viel Hirnschmalz der Audi- und VW-Ingenieure. Denn Formel E bedeutet nicht nur irgendein technischer Firlefanz, sondern eine gezielte Zusammenstellung zahlreicher Komponenten, die erst gemeinsam zum Energiesparen anregen und auch dabei helfen. So wie man von der aktiven und passiven Sicherheit im Automobil spricht, so könnte man zweifellos auch vom aktiven und passiven Benzinsparen reden.

Da ist zunächst einmal der neue 1,1-Liter-Superbenzinmotor mit 37 kW (50 PS), der aus dem 1,1-Liter-Normalbenzinmotor weiterentwickelt wurde. Mit einer von 8,0 auf 9,7 erhöhten Verdichtung und Änderungen an Nockenwelle, Zündverteiler, Vergaser und Kolben soll der höhere Energiegehalt des Superbenzins besser ausgenutzt werden. Bei gleicher Leistung hat der neue Motor ein höheres Drehmoment, was sich besonders im Durchzugsvermögen in unteren und mittleren Drehzahlen bemerkbar macht. Er kommt im Polo, Derby, Golf und Jetta zum Einsatz. Im Passat bleibt der 1,6-Liter-(55-kW/75-PS-)Normalbenzinmotor, die Audi-Modelle werden von 1,6-Liter-(63-kW/85-PS-) Normalbenzinmotoren angetrieben. Im Golf und Jetta Diesel steckt der 1,6-Liter-(40-kW/54-PS-)Motor. Weiter beachtenswert sind die aerodynamischen Veränderungen an der Karosserie. Beim Golf und Jetta wurde die sogenannte A-Säule, die vorderen Dachholme, abgedeckt, so daß sich vor der nach vorne hinuntergezogenen Regenrinne kein Luftstau mehr bilden kann. Außerdem erhielten Golf und Audi 100 einen größeren Frontspoiler, der Jetta einen Heckspoiler auf dem Kofferraumdeckel. Front- und Heckspoiler zieren auch den Formel-E-Passat.

Der Bugspoiler soll bei allen Modellen bewirken, daß die anströmende Luft so abgeleitet wird, daß der Wagen bei höherer Geschwindigkeit nicht aufsteigt und mehr Luftwiderstand bietet. Die aerodynamischen Veränderungen, wie man sie jetzt bei Audi und VW findet, sind eigentlich nichts umwerfend Neues, vielmehr ergänzen sie die übrige Technik, die in den Autos steckt. Und die ist nicht ganz ohne. Da gibt es nicht mehr einen bis vier Gänge, sondern einen bis drei und einen (gelb markierten) E-Gang beziehungsweise einen bis vier Gänge plus jenen E-Gang.

Im Armaturenbrett fesselt dann ein gelber Pfeil und eine Verbrauchsanzeige das Auge des Fahrers. Der gelbe Pfeil soll während der Fahrt signalisieren, wann man verschwenderisch mit dem teuren Sprit umgeht und besser hochschaltet.

Passat und Audi haben zudem noch eine Stop-Start-Automatik, mit der der Autofahrer an der Ampel oder bei längeren Wartezeiten das Fahrzeug einfach abstellen und genauso einfach wieder starten kann.

Bei Testfahrten durch München und zum Eibsee bei Garmisch-Partenkirchen konnten wir uns selber von der Spartechnik überzeugen.

Wir fuhren den VW Jetta, den VW Passat und den Audi 100. Beginnen wir mit dem Jetta, der dem Polo, Derby und Golf entspricht, also eine Schaltanzeige, eine Verbrauchsanzeige sowie ein „3+E-Getriebe“ besitzt.

Im Jetta tut sich beim Anfahren erst einmal gar nichts. Erst wenn konstant gefahren wird, signalisiert die Schaltanzeige, daß in einem höheren Gang

sparsamer gefahren werden kann.
Untersuchungen von Audi und VW haben nämlich ergeben, daß ein Motor nahe seiner Volllastkennlinie den günstigsten Verbrauch aufweist. Eine bestimmte (Dauer-)Leistung kann entweder bei Teillast, also nicht voll durchgetretenem Gaspedal und hoher Drehzahl, oder bei Vollast, durchgetretenem Gaspedal und geringer Drehzahl, erreicht werden. Der Teillastbetrieb verbrauche aber mehr Kraftstoff als Volllast. Dem Fahrer zwingt diese Erkenntnis ein totales Umdenken auf, denn jeder von uns hat einmal gelernt, daß es für den Motor schädlich sei, ihn niedertourig zu fahren. Also wird jetzt fleißig hochgeschaltet, die Schaltanzeige ermahnt ja auch unerbittlich. Um aber dann im Verkehrsstrom mit den vielen verschwenderischen Autofahrern mitzuhalten, muß freilich tüchtig geschaltet werden. In der Stadt hatten wir allerdings noch große Mühe, uns ganz nach der Anzeige zu richten. Auch den E-Gang benutzten wir nur selten, obwohl er sich bis hinunter zu 50 Stundenkilometer fahren läßt.

Abschalten lohnt erst nach fünf Sekunden

Im Passat und Audi dagegen macht sich die Formel E ganz anders bemerkbar. Da werden rote Ampeln zum Spaß.

Passat und Audi haben nämlich eine Start- und Stop-Automatik, mit der man an Ampeln oder längeren Staus den Motor abschalten und sehr einfach starten kann.

Bei einem Ampelstop drückt man einen kleinen Knopf am Scheibenwischerhebel und der Motor geht aus. Bis auf die Heckscheibenheizung bleibt der gesamte Stromkreis geschlossen. Nach wie vor funktionieren Heizung, Licht, Radio oder andere Stromabnehmer. Angst um die Batterie braucht man nicht zu haben, die könne dieser Belastung lange Zeit standhalten, wie Techniker versicherten. Deshalb habe man sich auch entschlossen, die Heckscheibenheizung als mit Abstand größten Stromfresser abzuschalten.

Sind mindestens fünf Sekunden rum, denn erst ab dieser Zeitspanne lohnt sich wirklich das Abstellen, kann der Motor durch das Treten des Kupplungspedals und gleichzeitigem leichten Gasgeben gestartet werden. Die Autos sprangen problemlos wieder an, vorausgesetzt, man trat das Kupplungspedal auch wirklich ganz durch. Denn am Ende des Pedalwegs befindet sich ein Kontaktschalter, mit dem der Kreis zwischen Start-Stop-Steuergerät und Anlasserrelais geschlossen wird. Ist die Kupplung nicht ganz getreten, erntet man ein unmißverständliches Hupkonzert seiner Hintermänner, die ja alle vom Benzinsparen keine Ahnung haben.

Jetzt wird nicht mehr gerast, sondern gespart

Während der Fahrt kann die Start-Stop-Einrichtung nicht betätigt werden, ein Geschwindigkeitsgeber überwacht die Anlage und gibt sie erst unter fünf Stundenkilometer frei. Ebensowenig funktioniert das Ganze bei kaltem Motor. Wahrscheinlich wäre dann die Gefahr zu groß, daß der Motor nicht mehr anspringt. Im übrigen würde er bei extrem Sparwilligen nie seine optimale Betriebstemperatur erreichen.

Rote Ampeln werden zum Spaß, denn sicherlich ist die Start-Stop-Einrichtung die sinnvollste Spareinrichtung in den Autos des Volkswagenkonzerns. Nicht rasen, sondern sparen vermittelte uns den Fahrspaß. Und die Umwelt wird weniger belastet.

Passat und Audi haben darüber hinaus noch ein 4+E-Getriebe, was aber auch, wie das 3+E, seine wahre Stärke erst auf Landstraßen und Autobahnen zeigen kann. Dadurch, daß der E-Gang die Drehzahl erheblich senkt, ist der Wagen laufruhiger, sparsamer und langlebiger. Die Höchstgeschwindigkeit wird im E-Gang nicht erreicht, auch die Elastizitätswerte sind nicht so wie im vierten Gang des Normal- oder 4+E-Getriebes beziehungsweise des dritten Ganges im 3+E-Getriebe.

Das Schaltschema blieb im 3+E-Getriebe gleich, der Economy-Gang sitzt dort, wo sonst der vierte Gang sitzt. Die Bereiche der drei übrigen Gänge wurden so gespreizt, daß sie vier Gängen entsprechen. Beim 4+E-Getriebe liegt der fünfte Gang rechts neben dem dritten.

Obwohl das VW- und Audi-Getriebe sehr leicht und sehr exakt zu schalten ist, muß man sich erst an den fünften (E-) Gang gewöhnen.

Weniger Spaß hatten wir allerdings an der Verbrauchsanzeige in den Fahrzeugen. Bei VW funktioniert sie nur im höchsten Gang, bei Audi immer, macht aber den armen Autofahrer deswegen dauerkonfus. Doch zuerst zum VW-Instrument. Immer wieder betonten die Techniker, daß es sich nur um eine Tendenzanzeige handelt und keine absolute Richtigkeit gewährt werden könne. Unter diesen Umständen würden wir lieber auf dieses Instrument verzichten, denn wir ärgerten uns mehr, als daß wir es schön oder praktisch fanden. In der Stadt ist es fast nutzlos, da man doch selten im E-Gang fährt, auf der freien Strecke lenkt es unnötig ab. Außerdem sind seine Schwankungen zu groß. Bei 100 Stundenkilometer verbrauchte der Passat im E-Gang zwischen fünf und elf Liter, je nachdem, ob die Straße leicht abfiel oder anstieg.

Im Audi wird kein absoluter Wert angezeigt. Hier signalisiert die steigende Nadel nur erhöhten Verbrauch. Das wäre ja gar nicht so schlecht, würden Schaltanzeige und Verbrauchsanzeige nicht manchmal gegeneinander arbeiten. Ermahnt die Schaltanzeige zum Hochschalten, zeigt der Econometer einen günstigen Verbrauch an. Leuchtet die Schaltanzeige nicht auf, kann es manchmal sein, daß die Verbrauchsanzeige vor zu hohem Verbrauch warnt.

Wenn die Schmerzschwelle von einer Mark fünfzig überschritten ist . . .

Wir finden, nur die Schaltanzeige hätte genügt.

Insgesamt gesehen sind Audi und VW mit ihrer Formel E aber auf dem richtigen Weg. Selbstverständlich kann man auch mit „normalen“ Autos sparsam fahren, wenn sie motorseitige und aerodynamische Voraussetzungen mit sich bringen, doch einfacher und angenehmer wird es zweifellos mit den Autos des Volkswagenkonzerns.

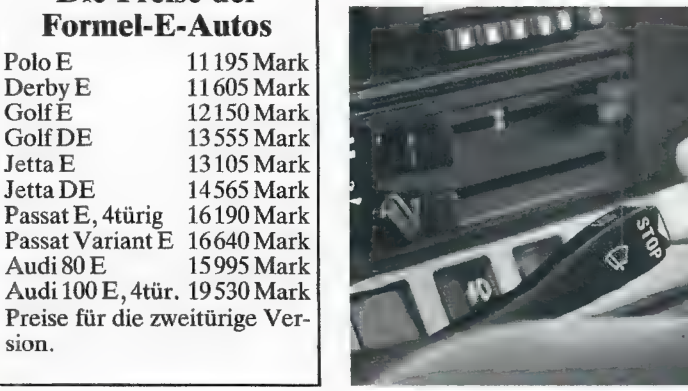
Wenn die Benzinpreise weiter so steigen, wie in den letzten Wochen und die Schmerzschwelle von einer Mark fünfzig überschritten ist, wird es auch mehr sparwillige Fahrer geben. Denn zur Zeit rechnen VW und Audi mit nur ungefähr zehn Prozent Marktanteil innerhalb ihres Konzerns. Und das ist im Moment noch verdammt wenig. Werner Bicker

Die Preise der Formel-E-Autos

Polo E	11195 Mark
Derby E	11605 Mark
Golf E	12150 Mark
Golf DE	13555 Mark
Jetta E	13105 Mark
Jetta DE	14565 Mark
Passat E, 4türig	16190 Mark
Passat Variant E	16640 Mark
Audi 80 E	15995 Mark
Audi 100 E, 4tür.	19530 Mark

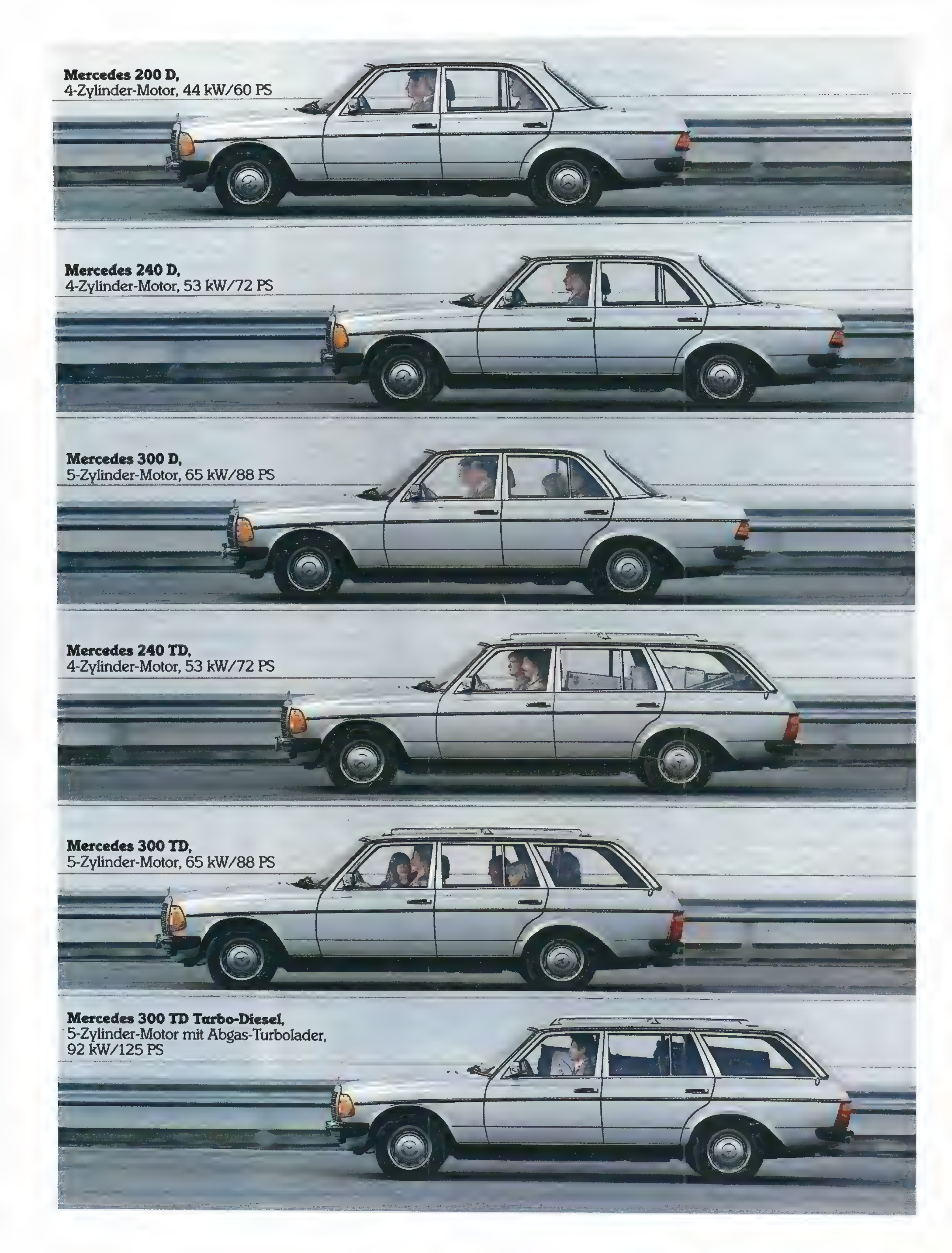
Preise für die zweitürige Version.

Ein Knopfdruck genügt und der Motor ist aus: Die Start-Stop-Automatik ist die sinnvollste Spareinrichtung in den Formel-E-Autos.



Die Fünf wird zum E: Spargetriebe bei Audi und Volkswagen




Mercedes 200 D,
4-Zylinder-Motor, 44 kW/60 PS
Mercedes 240 D,
4-Zylinder-Motor, 53 kW/72 PS
Mercedes 300 D,
5-Zylinder-Motor, 65 kW/88 PS
Mercedes 240 TD,
4-Zylinder-Motor, 53 kW/72 PS
Mercedes 300 TD,
5-Zylinder-Motor, 65 kW/88 PS
Mercedes 300 TD Turbo-Diesel,
5-Zylinder-Motor mit Abgas-Turbolader,
92 kW/125 PS

Mit dem größten Diesel-Programm eines Herstellers bietet Mercedes Platz und Leistung nach Wahl.

Bereits über 20 Hersteller bieten heute weltweit Diesel-PKW an. Aber meist besteht dieses Angebot nur aus einem einzigen Diesel-Modell – in ansonsten reinen Benziner-Programmen.

Im Gegensatz dazu präsentiert Mercedes-Benz eine Diesel-Flotte von sechs verschiedenen Modellen.

Dieses umfassende Diesel-PKW-Programm ermöglicht es Ihnen, im Hinblick auf Platzangebot und Leistung Ihren Wunsch-Diesel zu wählen.

Das individuelle Platzangebot.

In der Limousinen-Version des Mercedes-Diesel können Sie bis fünf Personen samt Gepäck komfortabel und sicher befördern. Je nach Fahrweise bis zu 700 km mit einer einzigen Tankfüllung.

Mit der T-Version des Mercedes-Diesel nutzen Sie gleichzeitig die Vorteile eines Personen- und Nutzfahrzeuges. Mit einem Sitzangebot bis sieben Personen und – bei entsprechender Fahrwerksausstattung – einem Nutzlastangebot bis 700 kg.

Das individuelle Leistungsangebot.

Das Mercedes-Diesel-PKW-Programm offeriert Ihnen vier verschiedene Motorleistungen. Sie finden damit praktisch für jede Transportaufgabe ein maßgerechtes Leistungsangebot – vom 200 D bis zum 300 TD Turbo-Diesel, dem ersten PKW-Dieselmotor der Welt mit Abgas-Turboladung.

Die Vielfalt des Programms hat eine gemeinsame Basis: das Antriebs-Konzept der Sparsamkeit.

Jedes einzelne Mercedes-Diesel-Modell erfüllt ein Höchstmaß seiner spezifischen Transportaufgaben mit einem Mindestmaß an Energieaufwand.

So liegt der DIN-Verbrauch eines Mercedes 200 D beim Stadtzyklus um 22% und bei 90 km/h um 20% unter dem Durchschnitt aller PKW-Typen, die in Deutschland verkauft werden. (Quelle: ADAC). Und auch der 300 TD Turbo-Diesel bietet seine 92 kW (125 PS) bei unvermindert günstigen Verbrauchswerten an.

Diese besonderen Verbrauchsvorteile von Mercedes-Diesel-PKW werden durch die allgemeine Entwicklung der Kraftstoffpreise positiv ergänzt: Diesel steht im Vergleich zum Benzin zunehmend besser da.

Die überlegene Wirtschaftlichkeit eines Mercedes-Diesel läßt sich aber nicht nur an Verbrauchswerten messen. Sondern auch an seiner Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit auf Zeit.

Noch nie sind Sie mit einem Mercedes-Diesel besser und zeitgemäßer gefahren.

Was sich in Zahlen nicht ausdrücken läßt, ist die komfortable Geborgenheit, die unverwechselbar entspannte Atmosphäre, die Sie in einem Diesel ebenso umgibt wie in jeder anderen Mercedes-Limousine.

Das Antriebskonzept der Sparsamkeit ist beim Mercedes-Diesel der Charakteristik des Benzinantriebs, seiner geschmeidigen Laufkultur, weitgehend angeglichen.

Kein Zufall, daß Mercedes-Benz nicht nur das größte Diesel-PKW-Programm anbietet, sondern auch die längste Erfahrung: 45 Jahre, auf die sich gut bauen läßt.

Mercedes-Benz. Ihr guter Stern auf allen Straßen.



BMZ 11003

Auch an der Wolga spürt man die Krise

Mit einem neuen 1,3-Liter-Pkw für 8393 Mark aus dem sowjetischen Togliattigrad will die bundesdeutsche Lada-Import-GmbH die Verluste von 1980 quittmachen. Die Hamburger Tochtergesellschaft des US-Umsatz-Millionärs Satra-Corporation gehört zu den großen Verlierern des Autojahres 1980. Im Vorjahr hatten sich wegen des günstigen Preises mehr als 10 000 Bundesbürger für den UdSSR-Lada entschieden; 1980 waren es nur noch 6500.

Der Lada-Pkw vom russischen Schicksalsfluß Wolga, der auf UdSSR-Fahr- und Rollbahnen immer häufiger anzutreffen ist, hätte ebensogut ein VW-Käfer oder ein robustes Renault-Modell werden können. Als sich Nikita Chruschtschow Ende der sechziger Jahre entschlossen hatte, dem UdSSR-Lebensstandard auch durch eine private Motorisierung nachzuhelfen, standen den Sowjets neben einer veralteten und unzureichenden Wolga- und Moskwitsch-Pkw-Produktion nicht einmal genügend Asphaltwege zur Verfügung. Da mußte der Westen helfen.

A. M. Tarasov, damaliger Minister der sowjetischen Automobilindustrie, hatte sorgfältig bei Europas Massenproduzenten Fiat, Renault und VW das Klima erkundet. Pierre Dreyfus, seinerzeit Boß der staatlichen Regie Renaults, und der damalige Volkswagenchef Heinrich Nordhoff hatten sich zunächst durchaus großzügig und interessiert gezeigt, in die Wolgasteppe eine moderne Kfz-Fabrikation zu setzen. Dennoch hatte der damalige, 77 Jahre betagte Fiat-Chef Valetta, Vorgänger des heutigen Präsidenten Giovanni Agnelli, am 4. Mai 1966 mit dem UdSSR-Autominister Tarasov ein seinerzeit viel bejubeltes Abkommen unterzeichnet:



Skeptische deutsche Journalisten an der Wolga: Das modifizierte Lada-Modell Shiguli konnte kaum beeindrucken. Fotos: Behr

Fiat sollte für die UdSSR eine Automobilfabrik mit einer Leistungsfähigkeit von täglich 2000 Einheiten organisieren, bauen und eine Zeitlang in Gang halten. 170 bundesdeutsche Zulieferunternehmen hatten beim Aufbau mitgewirkt.

Hausgemachte Konkurrenz

Der Fiat-Vertrag war großzügiger abgefaßt, als etwa VW-Chef Heinrich Nordhoff den Russen zugestehen wollte, obwohl nach heutigen Erkenntnissen ein luftgekühlter VW-Käfer sicherlich problemloser die Steppenpisten bewältigt hätte. So hatte seinerzeit Volkswagen in weiser Voraussicht u. a. den Russen nicht erlauben wollen, nach Ablauf des Lizenzvertrages das Wolga-Auto in devisenbringende Weststaaten zu exportieren. Heute haben die Fiat-Manager – selbst von Absatzsorgen geplagt – mit dem Nebensproß Lada auf den hauptsächlichsten Märkten eine Konkurrenz auf dem Hals, die ihnen über den Preis etliche Kunden abjagt.

Indes: Von einem Lizenzauto von Fiat ist heute in der Stadt an der Wolga – benannt nach dem italienischen Kommunistenführer Togliatti – nicht mehr die Rede. Unmittelbar nach Vertragsunterzeichnung mit dem italienischen Autogiganten hatten sich die Sowjets im August 1966 für die Stadt an der Wolga entschieden und aus einem ehemals knapp 10 000 Einwohner zählenden Holzhüttenmarktflecken nach dem Vorbild der VW-Stadt Wolfsburg eine supermoderne Autostadt mit derzeit über 500 000 Einwohnern aus dem Boden gestampft, die nahezu ausschließlich vom heutigen Wolga-Automobilwerk lebt. Entscheidend beeinflußt hat vor 15 Jahren die Standortwahl von Togliattigrad die eine Autostunde entfernte Millionenstadt Kuibyschew mit einem beträchtlichen Potential an Schwerindustrie und Flugzeugbau sowie der nahe Wolga-Staudamm mit einer Kapazität von 2,3 Millionen Kilowatt als

Geben wir bald Gas?

Wissen Sie noch, wie das war, als das Benzin 88 Pfennig gekostet hat? Ja, davon träumen wir jetzt. Wer heute für eine Tankfüllung beinahe einen Hunderter hinlegen muß, fängt schon langsam an, am automobilen Zeitalter zu zweifeln. Allmählich fahren wir in unseren eigenen Bankrott. Kein Wunder, wenn da ein paar Zeitgenossen an „alternative" Kraftstoffe, an Autogas, denken.

Autogas, flüssiges Petroleum-Gas, ein „Abfallprodukt" der Mineralölindustrie, soll unsere Autos antreiben. Bei einem Literpreis von 88 Pfennig ist das durchaus nachdenkenswert. In Holland sieht das noch günstiger aus. Da herrschen wahrlich paradiesische Zustände. 68,9 cent, das sind rund 62 Pfennige, zahlt man dort für den Liter Autogas. Außerdem, Autogas ist umweltfreundlicher und der Motorenverschleiß soll geringer sein. Doch wie jede Medaille hat auch diese zwei Seiten. Da ist zunächst einmal die Umrüstung. Um die 2000 Mark muß man rechnen. Dafür bekommt man einen Gasverdampfer und einen Gastank. Das ist ein Druckbehälter und deshalb muß er vom Fahrgastraum abgeschottet sein.

Also wohin damit? In den Kofferraum. Was da für die Koffer an Platz übrigbleibt, kann man sich leicht vorstellen. Außerdem hat das Auto einen Leistungsverlust von ungefähr zehn Prozent: Gas als Treibstoff ist nicht so ergiebig. Zum anderen wirkt das höhere Gewicht des Autos nachteilig. Ein großes Manko ist das immer noch sehr lückenhafte Tankstellennetz für Autogas. Auch wenn die Anbieter etwas anderes sagen. Auf dem flachen Land suchen Sie vergeblich. Es gibt 130 Autogastankstellen gegenüber fast 26 000 normalen.

Zugegeben: Wer eine Gassäule in seiner Nähe hat und selten weiter weg fährt, kann billiger fahren.

Aber wie lange noch? Autogas ist wie Benzin ein Mineralölprodukt und wird dementsprechend besteuert. Außerdem, es wäre wohl das erstemal, daß ein Verkäufer, in diesem Fall von Autogas, eine Marktlücke nicht so profitabel wie möglich füllen würde.

Wissen Sie noch, wie das war, als das Benzin 88 Pfennig gekostet hat . . . bic

Stromlieferant. Kuibyschew hatte zunächst auch die Industriearbeiter für die Lada-Produktion gestellt.

718 000 Fahrzeuge pro Jahr

Die Stadt in der Steppe war mit atemberaubender Schnelligkeit gewachsen, und mit ihr unter Fiat-Leitung das Automobilwerk „Volga". Rechtzeitig zum 100jährigen Lenin-Jubiläum, am 22. April 1970, war der erste Lada-Pkw mit dem Silberboot als Emblem vom Band gelaufen; zum Jahresende waren es bereits 22 000 Fahrzeuge, und 1980 stellten 75 000 Russen jährlich 718 000 Ladas her, davon 50 000 Niva-Einheiten als allradangetriebene Geländefahrzeuge. „Das Planziel von jährlich 600 000 Fahrzeugen", so VAZ-Exportdirektor Nikolay Ustinow jüngst vor einer bundesdeutschen Journalistengruppe in Togliattigrad stolz, „hatten wir schon 1974 erreicht." Eine Erhöhung der derzeitigen Kapazität indes ist trotz der gigantischen Ausmaße des Autowerkes an der Wolga nicht geplant, obwohl selbst Werksangehörige fünf Jahre und länger auf die Zuteilung des über 8000 Rubel teuren Shiguli – das ist die russische Typenbezeichnung für den Lada – warten müssen.

Die internationale Automobilkrise hat auch nicht vor dem Eisernen Vorhang vergangener Jahre haltgemacht. Jährlich gehen etwa 400 000 UdSSR-Kraftfahrzeuge über die staatliche Außenhandelsgesellschaft Avtoexport für über zwei Milliarden Rubel ins Ausland; rund 35 Prozent davon rollen auf kapitalistischen Fahrbahnen. Obwohl der Lada-Absatz in der Bundesrepublik trotz des niedrigen Verkaufspreises um 40 Prozent gesunken ist, nehmen EG-Staaten wie Benelux, Frankreich und Großbritannien jährlich bis zu über 20 000 Einheiten auf. Und besonders stolz verweist Avtoexport-Vize Vladimir Tscherkasow auf den jüngsten Verkaufserfolg von 15 000 Fahrzeugen in Kanada. Obwohl alle Westgeschäfte über die US-Firma Satra abgewickelt werden, sind auf amerikanischen Highways, nicht nur wegen der strengen US-Abgasgesetzgebung, keine Ladas anzutreffen. „In Amerika", so ein Satra-Vertreter, „ist der Lada eben auch ein politisches Auto."

Überhaupt zeigen sich derzeit die Sowjetbehörden schon aus Energiegründen wenig interessiert, den uralten russischen Lieblingstraum vom eigenen Auto zu erfüllen und den privaten Autoverkehr zu fördern. Mehr noch: Ein UdSSR-Bürger muß durchschnittlich vier Jahre lang jeden verdienten Rubel für den Kleinwagen Shiguli in den Sparstrumpf stekken. Angesichts von Energieknappheit und hohen Treibstoffkosten wollen die Russen in erster Linie den öffentlichen Verkehr ausbauen und sich durch verstärkten Kfz-Absatz in kapitalistischen Ländern gewinnbringende Devisen sichern. Deshalb auch die extrem hohen Anschaffungskosten von über 8000 Rubel für den Sowjetbürger; schließlich subventioniert der hohe Inlandspreis die niedrigen Exportpreise.

Nur Autos aus eigener Produktion

Auch hat der Sowjetverbraucher seinen Autowunsch ausschließlich aus russischer Produktion zu befriedigen. Autoeinfuhren aus sozialistischen Bruderstaaten wie Wartburg, Trabant (DDR), Polski-Fiat (Polen) oder Skoda (ČSSR) gehören längst der Vergangenheit an. Aus dem kapitalistischen Ausland kauft Moskau nur das Notwendigste; seit den Olympischen Sommerspielen von 1980 bewegen sich 100 Mercedes-Lastwagen und -Schneepflüge in Moskauer Straßen. Und Verluste auf kapitalistischen Märkten sollen vornehmlich in Staaten der Dritten Welt ausgeglichen werden.

20 Millionen Autos in der UdSSR

Danach haben Energiekrise und Devisenmangel die sowjetische Kraftfahrzeugindustrie nicht zum Erliegen gebracht. Im Gegenteil, bei einem geschätzten UdSSR-Bestand von derzeit 20 Millionen Kraftfahrzeugen – die überwiegende Mehrheit besteht aus Lastkraftwagen für den Gütertransport – fallen auf die derzeit 256 Millionen Sowjetbürger rund vier Millionen Privatpersonenwagen.

Zum Vergleich: Die Bundesrepublik Deutschland mit etwa 65 Millionen Einwohnern hat fast 23 Millionen Kraftfahrzeuge im Verkehr. 1980 sind auf Sowjetfließbändern 2,1 Millionen

Kraftfahrzeuge entstanden, davon 700000 Lastwagen und 40000 Busse. Die Produktion von 1,3 Millionen Personenwagen teilen sich das Moskauer Moskwitsch-Werk mit jährlich 180000, die 2-Liter-6-Zylinder-Limousine Wolga mit 100000 sowie der Kleinwagen Saporro mit 150000 Einheiten. Die 8-Zylinder-Prunklimousine SIL, in der Verwendung mit der bundesdeutschen Prunklimousine Mercedes 600 vergleichbar, ist mit ganz geringen Produktionszahlen ausschließlich höchsten Funktionären vorbehalten. Es existieren noch kleinere Lkw-Produktionen in Litauen, im Ural sowie in der asiatischen UdSSR.

Lada Nova in der BRD

Den stagnierenden Westexport von Lada-Automobilen will Moskau durch ein neues Modell 2105 forcieren, das seit Mitte Februar unter der Typenbezeichnung „Lada Nova“ in der Bundesrepublik für 8395 DM angeboten wird. Der Neu-Lada der 1,3-Liter-Klasse mit 65 PS ist in der Stufenheckkonzeption freilich kein neues Auto, sondern eine Weiterentwicklung eines etwas robusten und typischen Russen-Fiats. Am Neuling, der sich äußerlich vom Vorgänger durch einen neuen Grill, rechteckige Halogenscheinwerfer sowie Aluminiumstoßfänger unterscheidet, sind einige erfreuliche Verbesserungen verwirklicht worden, die Fahrverhalten und Treibstoffverbrauch merklich beeinflussen.

Eine Testfahrt des Lada-Nova auf dem griechischen Peloponnes dokumentiert die Änderungen: Das 1,3-Liter-Triebwerk ist durch die zahnriemengetriebene Nockenwelle merklich leiser geworden. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt nach Werksangaben 150 km/h; das Temperament hat sich auf den Hellas-Fahrbahnen als russisch-gemütlich erwiesen. Dafür haben sich die Hamburger



Und wenn es 40 Grad minus hat: Die Fließbänder in diesem Werk rollen.

Lada-Manager bei der Serienausstattung einiges einfallen lassen: Bei der viertürigen Limousine aus Togliattigrad sind Hohlraumversiegelung, 6-Jahre-Antirost-Garantie, heizbare Heckscheibe, Nebelschlußleuchte sowie ein von innen verstellbarer Außenspiegel in der Serienausstattung enthalten. Erfreulich großzügig ist das Raumangebot.

Ein Sowjet-„Golf“

Das Absatzminus von 1980 in der Bundesrepublik soll mit dem Nova – so Lada-Direktor Manfred Höhne – ausgeglichen werden. Und für die kommenden zwei Jahre haben die Hamburger Lada-Verkäufer einen automobilistischen Leckerbissen in Aussicht gestellt: Wenn die Welt an der Wolga – politisch und wirtschaftlich – einigermaßen stabil und sozialistisch bleibt, soll innerhalb der kommenden 24 Monate ein dem Wolfsburger Golf nachempfundener Frontantriebler vom Band laufen. Auf diese moderne Fließheckkonzeption, bei der übrigens gegen harte Devisen auch die Zuffenhausener Porsche-Stylisten mitgewirkt haben, sind die Togliatti-Techniker besonders stolz. Schließlich sind sie mehr als bestrebt, sich mit dieser Eigenproduktion des antiquierten Fiat-Images zu entledigen. Nur von einem Diesel-Pkw will man an der Wolga wenig wissen. Abgesehen davon, daß die Togliatti-Techniker ohne Know-how und Lizenzen aus dem Westen mit Pkw-Selbstzündern aus kapitalistischen Staaten schwerlich konkurrieren könnten, haben die Moskauer 5-Jahres-Planer erste Versuche auf Prüfständen postwendend zurückgepfiffen. Grund: Vorhandene Diesel-Treibstoffbestände werden ausschließlich von Lastkraftwagen, die eine Versorgung des Riesenlandes sichern sollen, aufgezehrt.



Hier wohnen die Lada-Mitarbeiter: Ihre Hochhauskasernen wurden in wenigen Jahren in der Steppe aus dem Boden gestampft.

Ente à la Schmalhans

Es muß nicht immer Kaviar sein – statt VW-Bus oder Ford Transit tut's manchen Leuten auch eine Ente. Allerdings ist der modifizierte Fernweh-Vogel schon ein wenig teurer als das preiswerte französische Volksgericht. Ist die „Acadiane“, deren Name fast etwas Studentisches hat, ein Auto für junge Leute? Reiner Frenz, Lenkrad-Mitarbeiter in Sachen Camping, probierte das Freizeit-Fahrzeug aus.

Der Citroën 2 CV, liebevoll die „Ente“ genannt, steht nicht zu Unrecht im Verdacht, bei jungen Leuten recht beliebt zu sein. Dafür sorgen gleichermaßen der günstige Preis und das originelle Aussehen des Veteranen. Entenfahrer haben zumeist noch nicht das große Geld verdient und tun darüber hinaus ihren Abscheu gegenüber dem Prestigeobjekt Auto durch den Kauf einer Ente kund. Großen Anklang wird deshalb auch Citroëns Reiseente gerade bei denen finden, denen ein Campingbus schon eine Nummer zu groß und zu teuer ist. Acadiane nennt sich das Gefährt, das zwei Passagieren für den Alltag wie auch für den Urlaub Platz bietet. Als Basis für das Freizeitgefährt diente der 2-CV-Kastenwagen. Bunte Streifen, garniert mit fliegenden Enten, zeigen schon auf dem Blech, daß es der Betrachter mit einer besonderen Ente zu tun hat. Der Palmenstrand mit Surfer, der unsere Testende zierte, ist dagegen eine nicht käufliche Sonderanfertigung. Für den Alltag tun's auch die schlichteren Streifen.



Citroëns Sitzküche mit Freiluftabzug

Der Innenraum ist bis auf das letzte Eckchen konsequent ausgefüllt und ausgenutzt. Kein Wunder: Das Reisemobil ist von der Nase bis zur Heckklappe nur 4,03 Meter lang. Der Wohnraum wird durch eine Querbank von den vorderen Sitzen getrennt. Eine Längsbank schließt sich auf der Fahrerseite an. Unter beiden Bänken findet sich Stauraum. Wer auf längere Reisen geht, der wird jedoch feststellen, daß der Platz für all das, was man meint mitnehmen zu müssen, kaum ausreicht. Ohne den zusätzlich angebotenen Dachgepäckträger geht's nicht.

Unter der Längsbank versteckt sich der Zweiflammenkocher, der durch eine Drei-Liter-Gasflasche gespeist wird. Einfach und deshalb gut ist die Anbringung des Herdes: Auf einem Teleskop-Schiebebord befestigt, läßt er sich in den Stauraum schieben und ist so sauber aufgeräumt.

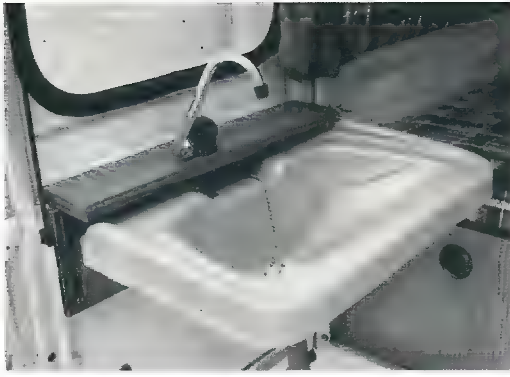
Sogar an ein abnehmbares

Waschbecken haben die Citroën-Konstrukteure gedacht. Bei Gebrauch läßt es sich aus einer Tasche an der rechten Heckklappe nehmen und an der linken Heckklappe einklinken. Fest montiert ist links bereits ein Wasserhahn. Das Wasser wird durch eine Elektro-Tauchpumpe aus dem 17 Liter fassenden Kanister geholt. Der Kanister ist genau wie die Gasflasche in einem Stauraum, der sich hinter der Fahrertür befindet und von außen zugänglich ist, untergebracht.

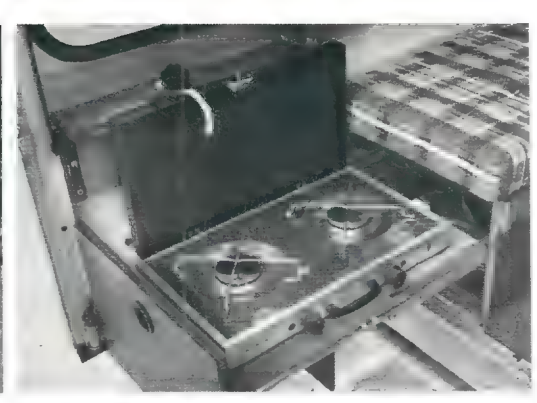
An der rechten Seite des Innenraums ist ein Wandschrank eingebaut, dessen große Klappe als Tisch dient. Die Schrankfächer dienen zur Aufnahme von Geschirr und anderen Haushaltsgegenständen.

Mit wenigen Handgriffen verwandelt sich das Wohnmobil in ein Schlafzimmer. Die Lücke zwischen den Sitzbänken wird durch das Polster geschlossen, das während der Fahrt an der linken Wand angebracht ist. Der Kopfteil ist während der Fahrt zwischen Querbank und Fahrersitzen heruntergeklappt. Im schlaffertigen Zustand ergibt sich ein respektables Bettenausmaß. Gardinen schützen rundum vor neugierigen Blikken. Im großen und ganzen macht die Acadiane im Wohnteil einen guten Eindruck. Die Möbelqualität ist vielleicht nicht die allerbeste, aber die Ideen, die zu dieser Art Freizeitfahrzeug führten, überzeugen.

Nicht so ohne weiteres konnten wir uns dagegen mit dem Basisfahrzeug anfreunden: 31 PS aus zwei Zylindern brachten lastwagenähnliche Beschleunigungswerte. Die werksseitig angegebene Höchstgeschwindigkeit von 103 km/h wird wohl nur mit Rückenwind erreicht. Der Sitzkomfort läßt zu wünschen übrig, die Ausstattung ist karg. Aber das weiß man wohl auch, wenn man sich eine Ente kauft. Großzügig wird man auch über mangelhafte Heizleistung und das laute Geräusch, das das Motorchen von sich gibt, hinwegsehen. Der Verbrauch ist dagegen günstig, vor allem für ein Wohnmobil. In der Stadt waren's 9,6 Liter Super und auf Landstraßen etwas über 8 l/100 km. Preis für den Reisespaß: 12370 Mark mit Wascheinrichtung, Kocher und Dachgepäckträger.



Das Waschbecken wird einfach eingehängt



Der Zweiflammenherd liegt auf einer Schublade



Tisch und Bett – getrennt und doch vereint



Für zwei reicht's – zur Not, und auch zum Glück



Gas und Wasser – eine zugängliche GmbH **Fotos: Feddersen**



Spartanisch, aber solide: Der Fahrerplatz der Reiseente

Mit dem Patrol ins Gelände:

Datsun will Allrad-Autos verkaufen

Rund 1500 Käufer für einen gehobenen Jeep werden gesucht. So viele Geländewagen des japanischen Herstellers Nissan will Harald Wulff, Executive-Direktor der Nissan Motor Deutschland GmbH noch in diesem Jahr verkaufen. Zu Preisen zwischen rund 24000 und 29500 Mark. Als Hardtop oder Station Wagon, mit kurzem oder langem Radstand und mit aufgesetztem Kunststoff-Dach oder in Ganzstahlkarosserie. Und mit 2,8-Liter-Sechszylinder-



Benzinmotor oder 3,3-Liter-Diesel-Maschine.

Was neu in deutschen Landen erscheint, gibts in Japan schon seit 1951. Weltweit rollen davon eine runde Viertelmillion. Der Schönling unter den Jeeps und seinen Konkurrenten hat denn auch große Chancen, Freunde zu finden. Denn er ist zumindest genauso gelungen, wie die G-Baureihe der Daimler-Benz-Steyer-Puch-Arbeitsgemeinschaft – vielleicht im Fahrwerk etwas einfacher, aber im Gelände durchaus ebenbürtig. Beim Patrol bringt's der Hubraum – der Diesel hat lediglich den Nachteil einer geringeren Endgeschwindigkeit, doch wer jagt schon einen Geländewagen über die Autobahn?

In den Vorderradnaben gibt es Freilaufnaben, der Allradantrieb ist leicht zuschaltbar. An den Hinterachsen beider Modelle bewirkt ein Sperrdifferential die wichtige Kraftverteilung auf rutschende und greifende Räder. Noch ein paar Daten: Fast 25 cm Bodenfreiheit und eine „Kniefreiheit" (Durchwate-Tiefe im Wasser) von 60 cm, einen Wendekreis von 12 Metern und ein Drehmoment von 220 Nm (im Diesel) bzw. 201 Nm im Benziner machen die Patrol-Baureihe zum preislich und technisch attraktiven Geländewagen, der noch den Vorteil hat, innen weniger nach Daktari als nach Limousine auszusehen.

Übrigens: Es gibt derzeit 15000 Geländewagen in der Bundesrepublik und im vergangenen Jahr stieg der Markt um fast 50 Prozent.

Wenn das so weitergeht, muß Harald Wulff keine Verkaufssorgen haben. eba

Der Kadett für wenig



Autofahren muß erschwinglich bleiben.

Wie sehr moderne Technik dazu beitragen kann, die Autokosten im Rahmen zu halten, beweist der Kadett überzeugend. Er ermöglicht zügiges, komfortables Fahren, er bietet überraschend viel Raum und er ist bei allem Temperament ein rundum wirtschaftliches, verbrauchsgünstiges Auto.

Mit Spitzentechnik zum günstigen Verbrauch.

Das hat den Kadett vom Start weg zu einem ganz großen Erfolg gemacht: die moderne, raumsparende Technik, bei der Motor, Kupplung und Getriebe zu einer Antriebseinheit (quer zur Fahrtrichtung) zusammengefaßt wurde. Die strömungsgünstige, elegante und geräumige Form. Die temperamentvollen und außerordentlich sparsamen Motoren.

Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 in l/100 km			
Kadett Limousine	bei 90 km/h	bei 120 km/h	im Stadtverkehr
1.2 N 39 kW (53 PS)	6.2	8.9	9.8
1.2 S 44 kW (60 PS)	5.8	8.1	9.4
1.3 N-OHC 44 kW (60 PS)	6.4	8.7	9.8
1.3 S-OHC 55 kW (75 PS)	6.0	8.1	9.4

N = Normalkraftstoff S = Superkraftstoff

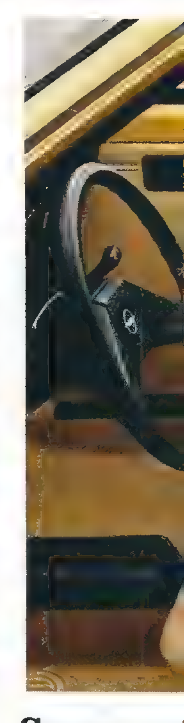
Nicht nur im Verbrauch ist der Kadett günstig, sondern auch in der Wartung: Servicefreundlich, leicht erreichbar die Motoreinheit. Wartungsfrei sind Vorderradaufhängung und Lenkung. Die vorderen Kotflügel sind angeschraubt und können leicht erneuert werden. – All das hilft Zeit und Geld sparen.



Kadett Caravan Luxus, 5türig.

Das Kadett-Programm. Spitze in der Käufergunst.

Kaum ein Auto erfüllt so sehr die Wünsche der Autofahrer von heute wie der Kadett. Er ist das Erfolgsprogramm mit 21 (!) Varianten: als Limousine, als Caravan, als sportlicher SR und als exklusiver Kadett Voyage. So haben den Kadett bereits über 500 000 Käufer zu „ihrem" Auto gewählt, und auch bei kritischen Fachjournalisten und Testern fährt er ganz vorne. So setzte ihn erst kürzlich die „Auto-Zeitung" in einem direkten Vergleichstest (Heft 26/80 und 1/81) gegen seine Konkurrenten auf Platz 1 – dank seines guten Raumangebots,



Sparen mi

t. Viel Auto Verbrauch.


Instrumententafel Kadett Luxus.

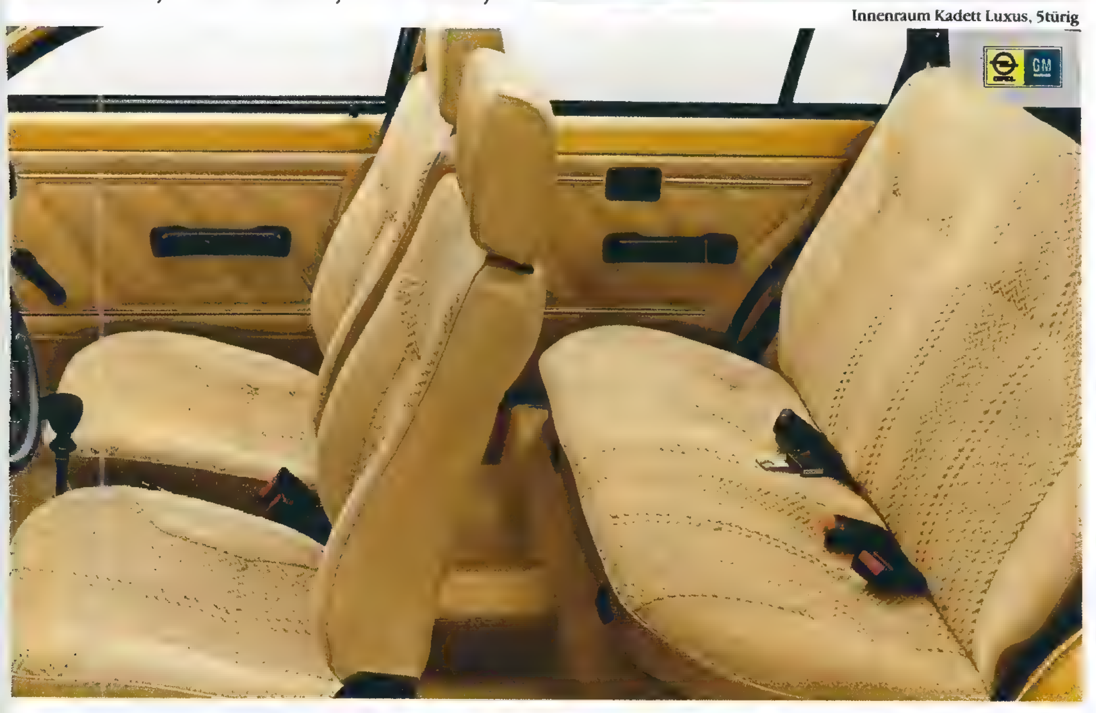
seines Komforts, der leichten Bedienbarkeit und seines hervorragenden Fahrverhaltens. Zahlreiche nationale und internationale Auszeichnungen bestätigen das führende Konzept dieses Autos. So ist es auch nicht verwunderlich, daß der Kadett 1980 das meistgekaufte Benzinauto in Deutschland wurde. Und der Trend zum Kadett verstärkt sich weiter.

Wenn Sie also ein Auto suchen, das Raum, Komfort, Temperament und hohe Qualität bietet, Ihnen aber nicht auf der Tasche liegen soll – der Kadett hat alle Voraussetzungen, Sie zufriedenzustellen. Und er wird Ihnen darüber hinaus noch eine Menge Spaß machen – wie allen seinen Besitzern.
Günstige Finanzierung und Leasing durch die Opel Kredit Bank.

Kadett Luxus, 3türig.



Innenraum Kadett Luxus, 5türig



t Spaß - probieren Sie es aus!

Opel Kadett

ADAM OPEL Aktiengesellschaft, Rüsselsheim

Ritmo Super 85: Besser geworden

Er sollte einst dem Golf Konkurrenz machen. Vielleicht tut er's jetzt. Denn Fiats neuer Ritmo Super wurde rundum verbessert. Eine Million dieses italienischen Kleinwagens wurden seit April 1978 gebaut, – inzwischen wurde er schon einmal intern aufgewertet. Mit dem Super 85 bieten die Italiener jetzt eine neue Ritmo-Generation, die in Deutschland für rund 13 500 Mark auf den Markt kommt.



Das Auto wurde in der Leistung modifiziert. Von außen fällt der Super durch schwarze Kunststoffflächen vorn, durch eine vergrößerte Lufthutze in der Motorhaube (die mir nach wie vor nicht gefällt) auf. Er ist nur noch viertürig erhältlich. Innen gibt es neue, klarere Instrumente in einem umgestalteten Armaturenbrett. Neun wichtige Funktionen können jetzt über Leuchtdioden kontrolliert werden. Serienmäßig wird ein von innen verstellbarer Außenspiegel geliefert, im Handschuhfach gibt es jetzt ein Licht (und einen Spiegel); die Belüftungsdüsen wurden größer.

Fiats Marketing-Experten haben die oft geäußerte Kritik akzeptiert: Einschlüssel-System, Digitaluhr mit Stoppuhrfunktion, neue Tür- und Sitzstoffe, ein Fünfganggetriebe und ein höhenverstellbares Lenkrad machen den Super 85 attraktiver.

Die äußeren Zierleisten sind aus rostfreiem Stahl, in den Felgen sind die Muttern jetzt in Nischen versenkt. Mit einer Super-Verdichtung von 9,0:1 holt der 1,6-Liter-Motor jetzt 63 kW (85 PS) bei 5800 U/min. Die Spitze liegt bei 160 km/h. Der Verbrauch: Stadt 10,7 Liter, 90 km/h 6,1 Liter und 120 km/h 8,1 Liter auf jeweils 100 km (Werksangaben nach DIN). Bei Probefahrten in Italien stellten wir noch einen erfreulichen Pluspunkt fest: Der neue Ritmo ist entschieden leiser geworden, obwohl er mehr leistet.

In Italien wird es auch noch einen Super 75 geben – mit 1,3-Liter-Motor und 55 kW (75 PS).

Der neue Ritmo Super könnte bessere Marktchancen haben als sein Vorgänger. Er hätte es verdient. F.B.



DIE BREITREIFEN VON DUNLOP VERKÜRZEN DEN WICHTIGSTEN WEG: DEN BREMSWEG.

Die erstaunlichen Vorzüge von breiten Reifen blieben lange Zeit einer kleinen Gruppe von Autofahrern vorbehalten: den Rennfahrern.

Dunlop hat maßgeblichen Anteil daran, daß sich das geändert hat.

Obwohl sich die extrabreiten Rennreifen, mit denen wir seit 1972 sechsmal die deutsche Rennsportmeisterschaft gewonnen haben, in konstruktiver Hinsicht erheblich von unseren Serien-Breitreifen unterscheiden, haben sie doch etwas gemeinsam: die Idee, daß ein Mehr an Breite auch ein Mehr an Sicherheitsreserven bedeutet.

Seit 1972 sechsmal die deutsche Rennsportmeisterschaft gewonnen: Dunlop-Reifen.





Ein Weg, der nicht kurz genug sein kann: der Bremsweg.

DUNLOP-BREITREIFEN VERKÜRZEN DEN BREMSWEG BIS ZU 15 %.

Dafür gibt es eine einleuchtende Erklärung: Je größer die Aufstandsfläche eines Reifens ist, desto mehr Gummi kann sich mit der Fahrbahnoberfläche verzahnen. Zusammen mit der speziellen Gummimischung und der Dunlop-typischen Profilgestaltung ergeben sich dadurch für die Breitreifen von Dunlop Verzögerungswerte, die den Bremsweg um 15 % kürzer werden lassen.

BREITE ZUSTIMMUNG FÜR BREITREIFEN VON DUNLOP.

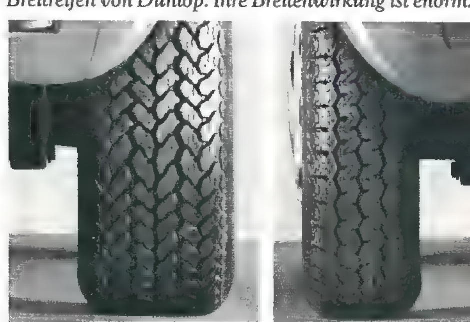
Die Zeitschrift mot-Autojournal testete in ihrer Ausgabe 13/80 sechs Serie-60-Breitreifen. Der Dunlop SP Sport D 3 bekam folgende Beurteilung:

mot *„Komfortabel und unproblematisch, sehr guter Nässegriff, vor allem in Sachen Aquaplaning. Präzises, doch keineswegs nervöses Ansprechen auf schnelle Lenkausschläge, mittelgroße Lenkwinkel im Kurvengrenzbereich, sehr angenehmes Kurvengrenzverhalten."*

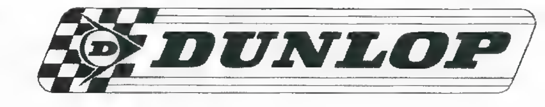
Ähnliches gilt auch für den Dunlop SP Sport Super D 4 als Serie-50-Breitreifen und für den Dunlop SP Sport D 6 als Serie-70-Breitreifen.

Fazit: Mit den neuen Breitreifen leistet Dunlop einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der aktiven Sicherheit im Straßenverkehr. Daß Ihr Auto auch noch ein bißchen sportlicher damit aussieht, ist ja gewiß kein Nachteil.

Breitreifen von Dunlop. Ihre Breitenwirkung ist enorm.



BREITREIFEN VON DUNLOP. UNSERE GANZE ERFAHRUNG FÜR IHRE SICHERHEIT.





Je weniger Sie über Zusammenhänge und Spielregeln wissen, desto besser – für die Anbieter. Auch für jene von Motorenöl-Zusätzen und „Super-Schmierbeschichtungs-Produkten“, unserem zweiten Thema. Es ist schon deshalb von kribbelnder Spannung, weil unerlaubterweise mit den weltweit bekannten Markennamen „Teflon“, „Fluon“ und „Hostaflon“ assoziierend operiert wird. Dem Prinzip nach etwa so: Zum Braten brauchst du kein Fett, für deinen Motor kein Öl. Wenn der Zusatz zum Motorenöl verwendet wird. Dann allerdings sind „Leichtlauföle“ mit ihren Wirkungsanzeigen schon wieder Altöl. Jene wie dies haben eines gemeinsam: Es fehlen die Prüf- und Test-Ergebnisse von neutralen wissenschaftlichen Institutionen, die die so zauberhaften Eigenschaften hinreichend attestieren. Und beide stehen ganz oben – im Preis.

„Die VW-Norm 500.00 hätte – wie angekündigt – längst fertig sein sollen. Indes, sie ist intern noch nicht verabschiedet und damit verständlicherweise noch nicht publikumsreif.“

Dies ist der Originalton von VW unter dem Datum vom 12. 01. 1981. Als etwas verspätete Antwort auf unsere drei Monate zuvor ausgesprochene und mehrfach angemahnte Bitte um Zustellung eines Exemplars dieser „Norm“. Der, wie wir sie in unserer Ausgabe 1/81 nannten, „Potemkin'schen Norm“. Wir nannten sie so, weil extern von „Leichtlauföl“-Herstellern Fähigkeiten und Leistungen beschrieben wurden, obwohl's intern noch gar keinen Segen für die „Erste Spezifikation für Leichtlaufschmierstoffe“ gab. Volkstümlich formuliert wurde also der Verbraucher mit „Freigaben“ getäuscht. Zuallererst von der Mobil Oil AG, die schon am 19. August 1980 behauptete, daß ihr „Mobil 1“ im Sinne der – noch nicht abgesegneten – Norm dazu beitrage „wesentlich“(!) Energie einzusparen, die Motorlebensdauer zu verlängern und den Wartungsaufwand zu vermindern.

Ein jeder Tonkrug schwitzt das aus, was in ihm ist!

Weiß Gott – dies Sprichwort ist die zutreffendste Umschreibung für jene Absonderlichkeiten, über die wir nachfolgend berichten. Nach dem Motto dieser Kolumne: Hartnäckig, ja störrisch „dran bleiben“. Mit dem Ziel der informativen Aufklärung. Damit Sie's etwas leichter haben, sich in dem Dschungel aus Produkt-Aussagen und Werbe-Anpreisungen im Mineralölmarkt zurechtzufinden. Einem Markt, in dem selbst Fachleute darüber streitsüchtig diskutieren, welchen Wert im streng wissenschaftlichen Sinn denn nun „Leichtlauföle“ wirklich haben. Wir befassen uns noch einmal mit diesem Produkt, weil zu viele Ungereimtheiten eines mit Sicherheit erkennen lassen: Im barbarischen Kampf um Marktanteile spielt es eine herausragende Rolle. Allerdings weniger als echte technologische Errungenschaft – wie's massiv von seinen Herstellern behauptet wird – denn als überzeugend hergerichtetes Werbe- und Verkaufsförderungs-Argument. Dem der VW-Konzern, warum nur, patenschaftsähnliche Dienste und fragwürdige Referenzen erweist.

Fauler Zauber und Verbraucherirreführung? Von einem seriösen Unternehmen! Während man bei der Mobil Oil AG zu den Leistungs- und Qualitätsangaben im Sinne der „VW-Norm 500.00“ steht, ja, im Zweifelsfalle die Beweise anzutreten bereit ist – hat man in Wolfsburg allem Anschein nach kalte Füße bekommen. Pardon: „Man“ ist mittlerweile durch Nachdenken und Überlegen zu anderen Ergebnissen gekommen.

23. 01. 1981: „Die ‚VW-Norm 500.00‘, auf die Sie so lange warten mußten, ist jetzt intern fertiggestellt worden . . .“

„Intern“? – Wie dem auch sei: Gegenüber der ersten Fassung, die's natürlich gibt, „steht jetzt noch weniger drin“, meint immerhin der Leiter Produktionsentwicklung in einem international tätigen Mineralöl-Konzern. Und das, was jetzt als sogenannte „Leichtlauföl“-Norm von den Herstellern zur Umsatzsteigerung gepriesen wird, das steht inhaltlich auf so tönernen Füßen, daß man durchaus davon ausgehen kann: Die Anforderungen werden auch von jedem qualitativ hochwertigen und in der SAE-Klasse vergleichbaren Markenöl erfüllt.

Im geänderten Punkt „1. Allgemeines“ heißt es nun dehnbar definiert und unverbindlich-ausweichend formuliert: „Motorenöle gemäß dieser Norm besitzen Leichtlaufeigenschaften durch betont günstiges Kältefließverhalten, hohe thermische Belastbarkeit und niedrigere Pumparbeit.

Sie besitzen daher einen positiven Einfluß auf den Kraftstoffverbrauch und sind als Ganzjahresöl für Otto- und Dieselmotoren geeignet.“ Also nix mehr von wegen „bewirken sowohl direkte Einsparungen durch Kraftstoffminderverbrauch . . .“. Welch eine Verhohnepipelei, berücksichtigt man, daß es weder in der Urfassung noch im Aufguß der kraftstoffsparenden Norm für Leichtlauföle den geringsten Hinweis darauf gibt, wie denn die kraftstoffsparende Eigenschaft dieser höchstpreisigen Motorenöl-Generation gemessen wird. Nach wie vor fehlen Angaben zur Prüfmethode auch für die Leichtlauf-Eigenschaft. Grob gesagt: Es fehlt alles das, was die werblichen Feststellungen zu den Leichtlauf-Besonderheiten rechtfertigt. Und was heißt denn schon „positiver Einfluß auf den Kraftstoffverbrauch“? Den erreicht auch der, der anstatt eines 15-W/50-Öls ein solches der Viskositätsklasse 10 W/50 verwendet. Und dies auch noch viel billiger. Denn ein in der Viskositätsklasse vergleichbares Qualitätsöl nach API-SE oder -CC (für Dieselmotoren) kann bis zu zehn Mark pro Liter billiger sein. Noch! Da kann einer rechnen wie er will, der Vorteil ist höchstens im volkswirtschaftlichen Ganzen zu erkennen.

Da legt sich doch keiner fest: So um die drei Prozent schätzen die Fachleute der Multis, könne man mit der neuen Mixtur am Kraftstoffverbrauch einsparen. Meinen sie, denn eine allseits verbindliche Meßmethode im Sinne wissenschaftlicher Korrektheit, die gibt's noch nicht. Was heißt denn schon, wie's Mobil unter dem 29. Januar 1981 waghalsig formuliert: „. . . ein Maximum an Kraftstoffeinsparung.“ Ein Maximum von was? Ein Maximum, das kann auch schon ein Kubikzentimeter sein. Entschuldigung, für wie blöd und einfältig werden wir denn gehalten? „Leichtlauföl“, auf das sich sein Namensgeber Mobil so viel einbildet, werde „zunehmend Bestandteil von Energie-Einsparungskonzeptionen großer Autohersteller“. Für die der energiesparende Verbraucher immer schneller und immer kräftiger zur Kasse gebeten wird. Von der Mineralölindustrie, von Vater Staat, von den

Automobilherstellern, von den Zubehörlieferanten, von . . . wer weiß noch wem alles. Es ist der direkteste Weg zu einem echten Problem. Nämlich dem der Gleichgültigkeit des Verbrauchers gegenüber den Energiefragen. Denn je mehr er spart, desto schneller verfahren die anderen nach dem Motto: Je geringer der Mengen-Umsatz, desto höher die Preise. Womit schon jetzt das marktwirtschaftliche Prinzip Kopfstände macht.

*

Ei was denn: „BMW gibt grünes Licht für Mobil 1" – schreibt Mobil. Aber sie schreiben nicht, daß es bisher bei BMW die Praxis der Motorenöl-Freigaben überhaupt nicht gab. Die Münchner bauen wohl Autos, deren Motoren sich mit den Qualitäten nach API-SE/SF zufrieden geben. Nur die „Leichtlauföle", die prüfen sie in ihrem schärfsten Motor, dem 3,2 Liter mit Benzineinspritzung. Er hat die höchste Literleistung und wird außerdem im renommierten „Institut für Kraft- und Schmierstofftechnik" in Bad Dürkheim nach einem differenzierten Testlauf von 300 Stunden unter die Lupe genommen. Ist der Verschleiß akzeptabel, der Motor sauber und der Ölverbrauch und das Altöl nach BMW-Kriterien in Ordnung, gibt's eine Freigabe. Für die der Ölhersteller den abschreckenden Preis von 80000 Mark hinzublättern hat.
Wohlgemerkt: API-SE/SF-Öle brauchen kein zusätzliches Attest – und sind viel billiger. Also wer sparen will . . .
. . . dem macht die Deutsche Shell AG für ihr „Leichtlauföl" eine Vergleichsrechnung auf, die dann überzeugt, wenn's einem Autofahrer auf einige D-Mark pro Liter Motorenöl nicht ankommt. Denn bei den „noch durchaus meß- und spürbaren Vorteilen" einer etwa dreiprozentigen Kraftstoffeinsparung (gell, wie arg vorsichtig mit solchen Angaben umgegangen wird) legen die Vorrechner **ihre** Öl-Literpreise zugrunde. Und die beginnen beim Standard-Mehrbereichsöl „Shell Super 3" bei DM 9,70. Das ist verständlich, aber eben falsch, wenn's ums mögliche Sparen geht. Denn je höher von unten her die Literpreise, desto geringer der Abstand zur Spitzenqualität „TMO" mit DM 12,95 pro Liter, desto vorteilhafter der Rechnungsausgang. Das ist für haushaltende Nachrechner so logisch wie die Tatsache eindeutig, daß es eben auch erheblich niedrigere Literpreise gibt. Und dann gerät das Rechenbeispiel hübsch ins Wanken. Zumal wenn man weitere Werte „abklopft". Viel wichtiger aber scheint mir der Hinweis, „daß Shell TMO gegenüber herkömmlichen 15 W 50-Mehrbereichsölen nach dem Start nur die Hälfte der Zeit benötigt, um alle Schmierstellen des Motors zu erreichen". Auch hier wird doch wieder Unwissenheit ausgenutzt, um das „TMO" als unbedingt notwendigen Motorschoner ins Hirn der Autofahrer zu pressen. Die, immer besorgt nur ja den Motor scharf zu halten, zumeist dies nicht wissen. „TMO", das ist ein SAE 10 W 30-Öl. Das mit 15 W 50 verglichen wird. Hier wird einfach so, weil's gerade paßt, die Spurtfähigkeit eines Amateurs mit der eines Profis verglichen. Was soll das? Außerdem: Wenn den gepriesenen Super-Eigenschaften hoch X vergleichsweise zu vernachlässigende Negativwirkungen gegenüberstehen, warum stürzen sich dann die Automobilhersteller nicht unisono auf diese Mixturen? Warum schreiben sie sie nicht einfach vor?
Unter streng wissenschaftlicher Betrachtungsweise mag es ja zutreffen, daß ein 10 W 30 gegenüber einem 15 W 50 um die Haaresbreite einer Laus schneller am Arbeitsort im Motor ist. Und weiter? Wer sagt denn verbindlich, um wie viele Kilometer der Motor deshalb länger lebt – wenn das schnelle „TMO" in der Wanne ist? Die meßbare Lebensdauer-Verlängerung allein kann überzeugen. Alles andere kann nur als verbales Reiz- und Lockmittel verstanden werden. Denn wär's nicht mittlerweile ein akademisches Problem, welches Öl, in welcher SAE-Klasse, bei welchen Temperaturen wie schnell wo ist – dann müßten ja zumindest im Winter unsere Autos reihenweise mit Motorschäden am Straßenrand stehen. Tun sie aber nicht. Weil es natürlich nicht so ist, daß sich ein konventionelles Motorenöl nach dem Abstellen des Motors rücksichts- und restlos in die Ölwanne zurückzieht. Auch die „ollen Öle" hinterlassen einen Reibungsschutz. Durch die sogenannte polare Wirkung von Additiven. Dilettantisch dargestellt: Die spitzen Enden dieser Additiv-Moleküle haften mit einer magnetgleichen Gier am Metall und bilden so einen Schutzfilm. Er garantiert beim Start eine Minimalschmierung. Diesen Zustand kann man dadurch verbessern, daß man zum Beispiel im Winter ein 10-W . . .-Öl einfüllt. Das „Leichtlauföl"-Eigenschaften hat – auch wenn's nicht so genannt wird. Nach der „VW-Norm 500.00"! Die, behauptet Shell, „den Einsatz kraftstoffsparender Leichtlauföle beschreibt".
Ja, wo ist er denn – der die kraftstoffsparenden Eigenschaften des Leichtlauföls beschreibende und verbindliche Test? Gibt's etwa schon eine Drittfassung der „VW-Norm 500.00"?
Shell recht keß, ganz im Sinne der Verbraucher: „Schon in naher Zukunft wird sich TMO . . . mit weiteren Forderungen nach Verlängerung der Ölwechselintervalle konfrontiert" sehen. Wohlan denn. VW sagt nein, Daimler-Benz sagt nein, andere sagen – kommt nicht in Frage.
Nun ja, warten wir's ab, wie's ausgeht. Immerhin wissen Motorenöl-Fachleute, daß die Technologie für Wechselintervalle von 40000 Kilometer und mehr beherrscht wird. Aber: Wo gibt's denn heute für die Kundendienstwerkstatt noch Händlerspannen von 50 Prozent? Ohne großen Aufwand und Einsatz? Der die Automobilhersteller kaum was kostet, ihre Kundendienstler aber bei guter Laune hält – wenn sie die Tour nicht dadurch vermasseln, daß sie die Wartungsintervalle ausdehnen!
Doch, doch – das sind schon Probleme. Auf unsere Kosten! Was unsereins ja wohl begriffen hat. Denn ist die Garantiezeit eines Fahrzeugs erst mal rum, dann, so offenbart's die Statistik, kauft nicht nur jeder vierte Autofahrer sein Motorenöl selbst viel billiger ein, sondern wechselt es auch selbst. Was wiederum die Werkstätten auf die Umweltpalme bringt, von der sie dann weithin hörbar naturschützerisch warnen: Wir sammeln das Altöl umweltfreundlich. Was machen die damit? Wenn's zum Beispiel eine solche Werkstatt partout nicht abnimmt. Bei der Gelegenheit: Dann nimmt's der Supermarkt, bei dem man das Motorenöl sehr viel preiswerter einkaufen konnte.
Allerdings: „Leichtlauföle" im Sinne der (un)sinnigen „VW-Norm 500.00", die gibt's dort noch nicht! Wer's also seinem Motor unbedingt verordnen will, ja, der muß halt in die Fachwerkstatt oder an die Fachtankstelle. Weil so Hochwertiges natürlich nur dem Meisterstunden verrechnenden Fachbetrieb anvertraut werden kann. Warum? Ja, darüber scheint man auch bei etlichen Mineralölunternehmen nachzudenken. Reichlich kritisierend gar. Vielleicht deshalb, weil die sich unter anderem vorstellen können, daß da so ein Preiswertmacher mit dem Wettbewerbsrecht unterm Arm kommt und sagt: Was ist, krieg ich nun „Leichtlauföl" nach der „VW-Norm 500.00" – oder muß ich da . . .? Und für solche Situationen sind die an sich recht verbraucherfreundlichen Kartellamtsleute durchaus aufgeschlossen. Also, da steckt noch einiges drin. Denn wenn immer mehr aufs „Leichtlauföl" gekommene Autofahrer feststellen, daß sie mit dieser „sündig-teuren" Qualität nicht den subjektiv erwarteten Einspareffekt erzielen, dann gehen die doch mal zuerst in den Super- oder SB-oder . . . -Markt. Wo sie wahr-


BMW 316:
Der direkte Draht
zur Spitze.
M-VM 4048

<u>Was Sie vom größten BMW haben, wenn Sie den kompaktesten kaufen.</u>

Jeder Mensch benutzt seine Erfahrungen, um sie beim Lösen vergleichbarer Aufgaben wieder einzusetzen. Die BMW Ingenieure werden deshalb kompakte Wagen wie die der 3er Reihe von vornherein auch auf der Grundlage der Erkenntnisse konstruieren, die sie bei der Entwicklung von Automobilen der internationalen Spitzenklasse, den großen BMW, gewonnen haben. Auch die kleineren BMW profitieren so vom technologischen Fortschritt, der zuerst von den anspruchsvollsten und teuersten Automobilen des BMW Programms getragen wird.

<u>BMW Erstklassigkeit kommt Ihnen weit entgegen: BMW 316.</u>

Dem BMW 316 merkt man in vielen Details an, daß BMW Konstrukteure Qualitätsmaßstäbe der höchsten Ebene anlegen. Die Beschreibung des kompakten BMW als der etwas kleinere Große ist deshalb kein Schlagwort, sondern ein Stück erlebbarer konstruktiver Wirklichkeit. Das können Sie unmittelbar und faßbar schon bei der ersten Fahrt feststellen. Betrachten Sie die Qualität des Materials, die Solidität, den hohen Standard der Verarbeitung. Fahren Sie im sicheren Gefühl, daß der BMW 316 ohne Leichtbau-Kompromisse für hohe Leistungsfähigkeit von Anfang an konstruiert ist. Genießen Sie dazu das komfortable Ansprechen eines erstklassigen Fahrwerks sowie den Ideenreichtum und die Sorgfalt im Detail.

Unsere Empfehlung: Fangen Sie ein neues Kapitel in Ihrer Auto-Biografie dort an, wo auch BMW anfängt: mit dem BMW 316.

Die BMW der 3er Reihe:
Jetzt noch aktueller. Kauf oder Leasing – für beides ist Ihr BMW Händler der richtige Partner.



BMW 316; Sonderausstattung:
Niederquerschnittsreifen 185/70 HR 13 auf BMW Leichtmetallfelgen.

BMW 728i; Sonderausstattung:
Superniederquerschnittsreifen [illegible]

scheinlich vergeblich danach fragen. So könnte die „VW-Norm 500.00" letztendlich sogar noch eine verkaufsfördernde Aktivität für die Do-it-yourself-Märkte entwickeln. Schon auch deshalb, weil sich mancher nachdenklich-nachrechnende „Leichtlauföl"-Verbraucher früher oder später fragt: VW will mir also über seinen „500000-Norm"-Wurf helfen, Kraftstoff einzusparen. Was ja an sich eine tolle Sache ist. Wenn's klappt. Klappt's nicht, dann wird er ausdauernd irgendwo lesen oder hören, daß man zum Beispiel beim „DIN-Normenausschuß Kraftfahrzeuge" der erfahrungsgestützten Auffassung ist, daß der Einfluß von Motorenöl-Qualitäten auf den Kraftstoffverbrauch bisher bei Verbrauchsmessungen (nach DIN 70030) im Bereich der Meßtoleranz (± 2 Prozent) lag. Negativ ausgedrückt: Darin verschwand. Es sei denn – man mißt eben anders. Positiver. Nicht nach DIN. – Ja doch, auch das ist erlaubt. In einer „freien Marktwirtschaft". Denn deren Erfolg besteht ja auch darin, daß gekauft wird, was man gar nicht braucht. Und dafür braucht man andererseits natürlich wieder eine Art Verkaufsförderungs-Hefe. Damit das Ganze auch schön (auf)geht. Und der Verbraucher, hungrig-scharf gemacht, auch zugreift. Und dafür muß man halt hin und wieder „produktgerechte Methoden" (er)finden. Quasi Appetitanreger (für die Umsatzförderung). – „Eine andere Norm muß nicht schlechter sein", meint man sibyllinisch beim „DIN-Normenausschuß Kraftfahrzeuge". Nur wer bitteschön stellt fest, unter welchen Umständen eine andere „Norm" nicht mehr in Ordnung ist? Nicht mehr toleriert werden kann?

Bei der Gelegenheit fällt mir ein: Durch eine präzise Einstellung von Vergaser und Zündung kann man bis zu zehn Prozent und mehr Kraftstoff einsparen! 10 Prozent! Das ist immerhin das über Dreifache von 3 Prozent – die man mit dem „Leichtlauföl" nach „VW-Norm 500.00" am Kraftstoffverbrauch sparen kann. Wenn kein Gegenwind, kein offenes Fenster und ähnliche Bremser dies verhindern. Apropos verhindern. Sie können natürlich verhindern, daß sich Ihr Vergaser und Ihre Zündung regelmäßig kraftstoffsaufend verstellen. Rüsten Sie ganz einfach Ihr Fahrzeug mit mechanischer Zündanlage auf eine elektronisch gesteuerte, eine Transistor-Zündanlage, um. Die braucht nach der Ersteinstellung überhaupt keine Wartung mehr und bietet darüber hinaus auch noch Startvorteile.

Wie bitte? Warum man bei VW, den Erfindern der pseudokraftstoffsparenden „VW-Norm 500.00" nicht alle Fahrzeugtypen generell mit elektronisch gesteuerten, also kraftstoffsparenden Zündanlagen ausrüstet? Anstatt an „Normen" so lange herumzufeilen, bis nur noch ein häßlicher Rest übrigbleibt. Den man dann wegwerfen kann, wenn die seit langem über wissenschaftlichen Prüfmethoden brütenden Gremien eine Lösung auf den Tisch legen.

Nun denken Sie doch bitte an die Kundendienstwerkstätten. Die sind mit teuren Gerätschaften für die Einstellung von Zündanlagen ausgestattet. Das weiß doch jeder, der schon mal eine derartige Justierung, Neueinstellung bezahlt hat. Das wäre weitgehend hinfällig, wenn des Benzinsparens wegen alle Fahrzeuge mit verschleißfreien Transistor-Zündanlagen ausgestattet werden würden. Also wirklich, da denkt eine Masse Fachleute darüber nach, was man tun kann und erfinden muß, damit jeder Energietropfen aus volkswirtschaftlicher Verpflichtung gespart wird, der gespart werden kann. Aber doch nicht etwa umsonst. Schließlich muß der Kamin ja rauchen. Also wenn Sie denn schon sparen wollen oder müssen, dann kaufen Sie sich halt eine Transistor-Zündanlage.

Da gibt's nichts zu deuteln, da hilft kein Maulen, kein Stöhnen: Es muß gespart werden. Denn die mit Känguruh-Sprüngen davoneilenden Betriebs- und Unterhaltskosten hinterlassen immer tiefere Abdrücke. Die noch vertieft werden durch die im Beutel mitreisenden Ballast-Kosten für Miete, Heizung, Essen, Kleidung . . . – die ja auch immer „schwerer" werden. Manche Familie wird schon heute stärker strapaziert, als dies nach außen hin in Erscheinung tritt. Die schon wettkampfreifen Preis-Hoch- und Weit-Sprünge, sie bringen viele außer Atem. Ja in Not, denn immer seltener reichen die Einkommenssteigerungen zum „Volltanken".

Also: Sparen muß sein. Nur: Sparen, das ist auch schon zur Mode gemacht worden. Zum Instrument des Marketing, der Verkaufsförderung. Man weiß, was die Leute brauchen, nämlich Möglichkeiten zum Sparen – und nutzt dies und ihren Mangel an Fach- und Sachkenntnis aus. „Leichtlauföle", noch dazu nach „VW-Norm", ja, das muß was Gutes sein. Der leichte, energie- und geldsparende Lauf, attestiert von denen, bei denen es läuft und läuft und läuft! Vorsicht – da könnte auch mal etwas davon- und überlaufen!

Wenn Unwissenheit schon nicht vor Strafe schützt, dann sollte sie andererseits bei Strafe nicht mißbraucht werden dürfen. Für mich ist der Tatbestand des Mißbrauchs erfüllt, wenn Unkenntnis ausgenutzt und die Unfähigkeit zum Hinterfragen und Durchschauen als Mittel in Verkaufsstrategien benutzt wird. Wer will uns denn zum Beispiel weismachen, daß jedermann weiß, wovon wirklich die Rede ist, wenn ihm zum Beispiel erklärt wird, daß man mit dem „Leichtlauföl" XYZ nach „VW-Norm 500.00" bis zu zehn Prozent (10%) der inneren Reibung aufheben könne? Und damit erreiche, was dem Autofahrer unter den Nägeln brennt: Kraftstoffeinsparungen bis zu . . . Nur der wird doch erst mal stutzig, der durch Ausbildung oder Zufall weiß: Je nach Maschinen- oder Motorengröße, gehen zwischen sieben und zehn Prozent der eingesetzten Energie durch Reibung verloren. Von diesen sieben bis zehn Prozent wiederum sind etwa 70 Prozent Reibung, die in den Triebwerksteilen auftritt. Also kann man nur 70 × 7, das heißt maximal 4,9 Prozent der eingesetzten Leistung durch Schmierung beeinflussen! Klar, das ist eine mickrige Zahl. Dafür aber eine ehrliche. Denn wer da mit zehn Prozent Reibungsminderung jongliert, der hätte ja über die Aufhebung der Reibung das Wunder des Perpetuum mobile realisiert. Er hätte, so steht's im Duden, die utopische Maschine erfunden, die ohne Energieverbrauch dauernd Arbeit leistet. So ist's also völlig unrealistisch, wenn man hin und wieder hört, man könne rund 10 (Shell) oder gar 20 Prozent Kraftstoff einsparen. Es sei denn, man hält auch hier mit den Bezugsgrößen und -zuständen hinter dem Berg und sagt nicht, daß derartige Werte Laborwerte sind; Meßergebnisse, die zustande kamen, weil man einen eiskalten Motor einmal mit dickflüssigem Motorenöl (das einen enorm hohen Anlaufwiderstand mit sich bringt) und einmal mit einem „Leichtlauföl" befüllte. Mißt man nun während des jeweils Sekunden dauernden Startvorgangs die jeweiligen Spritverbräuche und stellt dann den Differenz-Verbrauch fest – wieviel Prozent Einsparung wären denn bitteschön für die Verkaufsförderung genehm? Sie richtet sich doch unter anderem nach der Meßdauer. Je länger gemessen wird, desto wärmer wird das Öl, desto geringer die Reibung und der Benzinverbrauch. Letztendlich schrumpft der Unterschied bis auf den heute von neutralen Fachleuten akzeptierten Einsparungswert von ein bis 3,5 Prozent. Das sind Mengen, die vom einzelnen Autofahrer wohl kaum wahrgenommen werden, die in meinem Geldbeutel keinen Jubel verursachen. Anders ist's, wenn er nach dem Pfadfinder-Kodex als Staatsbürger etwas Gutes tun will. Wenn nämlich zum Beispiel 100000 hochdiszipliniert defensiv fahrende „Leichtlauföl"-Anhänger ihre jeweils eingesparten Tropfen in die Statistik des nationalen Gesamtverbrauchs „einbringen", dann könnte dies irgendwo hinter dem Komma auffallen.

Ich gehöre zu denen – die sparen müssen. Aber ich gehöre nicht zu jenen, die sich dieses notwendige Verhalten als eine selbstverschuldete Krankheit einreden lassen, für deren Behandlung man viel Geld aufwenden muß. Damit die eingeredeten Symptome wieder verschwinden. Und andere klotzig verdienen! – Denken Sie daran: Ein jeder Tonkrug schwitzt das aus, was in ihm ist!

Wolfgang Schachermeier

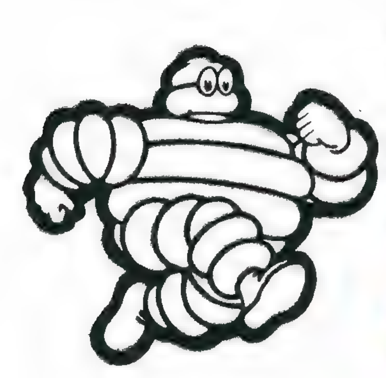
BREIT

Wenn Breitreifen, dann Michelin-Qualität.

Sie haben sich für Breitreifen entschieden. Dann sollten Sie auch die bewährte Michelin-Qualität verlangen.

Mit dem XZX70* können Sie jetzt einen Reifen der Serie 70 fahren, der die Vorteile des Breitreifens mit den typischen Merkmalen aller Michelin-Reifen verbindet: Mehr Sicherheit bei Nässe, guter Komfort, ausgezeichnete Fertigungsgenauigkeit und die bekannt hohe Michelin-Kilometerleistung. Damit erfüllt der XZX70 die hohen Erwartungen, die an jeden Michelin-Reifen gestellt werden.

* SR-Reifen bis 180 km/h. Mit speziellem Breitreifenprofil.



MICHELIN XZX 70

Der neue Breitreifen von Michelin.

Gebrauchtwagen-Preise März 1981

Die Kleinen liegen gut im Rennen

Das immer teurer werdende Benzin macht sich auch bei den Gebrauchtwagen-Preisen bemerkbar. Die Nachfrage nach kleinen, leistungsschwächeren oder aber auch Diesel-Autos ist groß. Ihre Preise sind verhältnismäßig hoch, oder anders ausgedrückt, ihr Wertverlust ist geringer als bei großen Autos.
Zusammen mit der DAT Deutsche Automobil Treuhand hat ACE Lenkrad die Preise für die rund 40 gängigsten Autos zusammengestellt.
Die mit Stern gekennzeichneten Wagen werden entweder nicht mehr gebaut oder nicht mehr importiert. Die Werte sind Händlerverkaufspreise und sollten nur als Richtwerte herangezogen werden. Je nach Ausstattung müssen noch einige Prozentpunkte abgezogen oder dazugezählt werden.

Fabrikat/Typ	PS/kW	Neupreis	1980	1979	1978	1977	1976	1975
Audi 80 LS 4türig	75/55	15 830	11 700	10 400	9 100	(6 300)	(5 500)	(3 800)
Audi 100 L 5S 4türig	115/85	20 090	13 300	11 200	9 300	(6 700)	(5 600)	–
BMW 316	90/66	17 200	12 400	10 300	8 800	7 500	6 500	5 500
BMW 323 i	143/105	23 900	16 500	14 500	12 400	–	–	–
Citroën 2 CV Club/2 CV 6	29/21	7 750	5 400	4 600	(3 700)	(3 000)	(2 400)	(1 850)
Citroën GS 1220 Club*	58/43	12 590	–	6 900	5 500	4 300	3 200	2 300
Datsun Cherry	52/38	10 695	7 200	6 500	(3 800)	(3 100)	(2 400)	(1 500)
Fiat 126/P	23/17	7 390	5 200	4 400	3 800	3 100	2 400	2 000
Fiat Ritmo 75 CL 5türig	75/55	12 290	9 000	8 100	7 300	–	–	–
Ford Fiesta S	53/39	12 165	8 700	7 700	6 700	6 000	5 100	–
Ford Capri III L 1,6	73/54	13 930	9 000	7 700	6 600	–	–	–
Ford Taunus GL 4türig	90/66	16 660	10 200	9 050	7 550	6 250	5 000	–
Ford Granada L 4türig	90/66	18 135	11 000	9 700	8 200	7 100	–	–
Honda Civic 1200 3türig	60/44	10 500	–	6 500	5 600	4 800	4 000	3 250
Honda Accord 1600	80/59	16 655	11 300	10 000	8 700	–	–	–
Mazda 323 5türig*	60/44	10 490	7 400	6 550	5 700	4 900	–	–
Mercedes 200 (123)*	94/69	21 866	15 100	13 500	11 900	10 300	8 900	–
Mercedes 200 D (123)	60/44	23 459	16 800	14 800	13 000	11 400	9 900	–
Mercedes 300 D (123)	88/65	27 685	19 000	16 400	14 100	12 200	–	–
Mitsubishi Colt GLX	70/51	11 690	8 400	7 500	6 600	–	–	–
Opel Kadett DL 1,3 3türig	60/44	12 820	9 700	8 950	–	–	–	–
Opel Ascona BL 1,9 S/2,0	100/74	14 508	10 000	8 600	7 400	6 200	5 200	4 250
Opel Manta BL 1,3	75/55	15 040	10 200	8 700	7 600	6 300	5 200	4 400
Opel Rekord 2,0 L 4türig	90/66	17 426	11 800	10 100	8 800	7 500	–	–
Peugeot 305 GL	60/44	12 950	8 700	7 500	6 400	–	–	–
Renault R 4 GTL	34/25	9 660	6 950	6 000	5 100	4 000	3 250	–
Renault R 14 TL	59/43	11 995	8 300	7 100	5 900	–	–	–
Renault R 18 GTS	79/58	16 100	11 200	9 700	8 500	–	–	–
Talbot-Simca 1100 LE	50/37	9 100	6 050	5 000	4 050	3 050	2 200	1 650
Talbot-Simca Horizon GLS	69/51	13 000	9 050	7 800	6 700	–	–	–
Talbot-Simca 1307 GLS*	55/40	12 665	–	6 900	5 600	4 350	3 300	2 400
Toyota Starlet/1000	45/33	10 550	7 100	6 200	5 400	–	–	–
Volvo 343 DL/GL	70/51	14 890	10 200	8 800	7 400	6 100	4 900	–
VW Polo LS	50/37	10 900	8 150	7 350	6 300	5 450	4 700	–
VW Golf L	50/37	11 800	8 850	7 800	6 900	6 050	5 100	4 100
VW Golf L Diesel	54/40	13 260	10 000	8 900	8 000	7 150	–	–
VW Passat LS 4türig*	75/55	14 895	10 000	9 000	7 900	6 900	5 200	4 200

Ausgelaufene Modelle in Klammern



ACE Lenkrad-Tips für Leute, die an ihren Kopf denken

Beihilfe

Seit 1. August 1980 wird bestraft, wer auf dem Motorrad ohne Helm fährt. Nur Mofa-Fahrer kommen ungeschoren davon. Je nach Bundesland muß der per Gesetz zum Schutze des edelsten Körperteils gezwungene Motorradfahrer zwischen 20 und 40 Mark berappen, läßt er den Helm zu Hause oder am Arm baumeln. Nicht ganz einfach ist es allerdings, sich den passenden Schutzhelm aus dem reichlichen Angebot auszuwählen. Preisunterschiede von 100 Mark und mehr verunsichern den Kaufwilligen, der zudem mit Schlagworten wie GFK, Polycarbonat, ABS und ähnlichen Begriffen wenig anzufangen weiß und sich deshalb oft nach dem Aussehen oder nach dem Preis richtet – und falsch einkauft. Lenkrad zeigt an Beispielen, worauf es beim Kauf eines Motorrad-Schutzhelmes ankommt.

War der Kauf eines Motorrades für Manfred Kreuzinger nur mit einer hohen Geldausgabe verbunden, stellte ihn der Kauf eines passenden Motorrad-Schutzhelmes vor größere Probleme. Nicht nur die zum Motorrad und Lederkombi passende Farbe sollte es sein, nein, beste Sicherheit sollte der Topf schon bieten und teuer durfte er auch nicht sein. Das ist nicht ganz einfach bei der Riesenauswahl an Helmen; und auch die Preisunterschiede von Fabrikat zu Fabrikat und Modell zu Modell sind gravierend. Auch der Gesetzgeber gibt sich in Sachen Helmen wenig hilfreich. Ob Weltkrieg-II-Stahlhelm oder Vaters alter Bauhelm den Kopf schützen – Helm ist Helm und die Sicherheit ist eine andere Sache.

Wenig dienlich sind auch die deutschen Industrienormen. Aus dem Jahre 1970 liegt die DIN 4848 vor, nach der heute moderne Helme geprüft wer-

Doppelbett. Spitze 140.

„Wendig, spritzig, bequem, gute Bremsen, Lenkung, Fahrwerk – alles vom Besten".

Die Reaktion der Presse auf den Fiat Panda: ungewöhnlich. Der Panda selbst: ungewöhnlich. Was ist der Fiat Panda? Ein kleines Auto? Ein großes Auto? Ein Stadtwagen? Ein Zweitwagen? Mehr. Im Panda stecken so viele neue Ideen, daß er in kein altes Schema paßt.

Der Clou ist die Rücksitzbank: 2 Rohre, mit einem Stoffbezug bespannt, lassen sich in den verschiedensten Positionen einstecken.

Limousine: alle Sitze in Normalstellung. Platz für fünf Personen und 272 Liter Gepäck. Doppelbett: alle Lehnen flach, Länge 190 cm, Breite 112 cm. „Kinderwagen": Rückbank in V-Form. Lastwagen: Rückbank ganz raus. Platz für 1088 Liter Zuladung. Insgesamt gibt es 7 Verstellmöglichkeiten, die Nutzungsmöglichkeiten dürften unerschöpflich sein.



896-ccm-Motor, 33 kW/45 PS. Spitze 140 km/h. Großdimensionierte Scheibenbremsen vom Ritmo. McPherson-Einzelradaufhängung vorn.

Ausstattung ist bei Fiat nie mäßig, sondern immer serienmäßig.

Was Sie auch im Panda machen, auf Sitzbezüge (und Armaturenbrettbezug) brauchen Sie keine Rücksicht zu nehmen: sie lassen sich abknöpfen und reinigen. Bouclé-Boden vorn, im Laderaum Gummi, Dachhimmel mit Stoff bespannt. Die Automatikgurte vorn sind versenkt, die Umlenkung läßt sich in 2 verschiedenen Höhen befestigen.

4 Ausstellfenster, Verbundglas-Frontscheibe, Gasdruckfedern für die Heckklappe, Rückfahrscheinwerfer, Nebelschlußleuchte, Wischer-Intervallschaltung, Kofferraum-Abdeckung. Die elektrische Anlage ist zum Radio-Einbau vorbereitet.

Durchgehende Ablage unter dem Armaturenbrett, große Ablagen in beiden Vordertüren, verschiebbarer Aschenbecher.

Der Innenraum ist riesig. Trotz der 3,38 Meter Außenlänge des Panda. Das beste Verhältnis von Innenlänge (Gaspedal/Fondlehne) und Außenlänge seiner Klasse.

Robuste Schutzschilde vorn und hinten (Rempler bis 4 km/h ohne Folgen), breiter Flankenschutz (gegen fremde Türen, Steinschlag, Salz). Breite Türen, große Heckklappe, plane Frontscheibe, ein Scheibenwischer vorn, Dach-Schweißnähte außen liegend – unter Kunststoff-Verkleidung. Ungewöhnlich, zugegeben.

„Es gehört keine Sehergabe dazu, dem kleinen Panda eine sichere Zukunft vorauszusagen."

So urteilte „auto, motor und sport" Kein Wunder:

Der Panda ist eben nicht nur ein ideales Stadtauto (Wendekreis zwischen Bordsteinen nur 9,2 Meter). Sondern auch ein echtes Autobahnauto: der 33 kW/45-PS-Motor aus dem Fiat 127 (über 4,2millionenmal gebaut!) beschleunigt den Panda in 19,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Spitze: gut und gerne 140 km/h. Leistungsgewicht: nur 15,6 kg pro PS.

Ab sofort muß ein praktisches Auto nicht mehr lahm und langweilig sein. Der Fiat Panda macht es vor.

Verbrauch trotz überdurchschnittlicher Fahrleistungen unter Durchschnitt: 5,8 Liter (Super) bei konstant 90 km/h. 8,4 Liter im Stadtverkehr. 7,5 Liter bei konstant 120 km/h. (Nach DIN 70030-1.)

Fiat Panda Special

Motor: Vierzylinder quer eingebaut, Hubraum 896 ccm, Verdichtung 9,0, Leistung 33 kW (45 PS) bei 5600 U/min, max. Drehmoment 65 Nm bei 3000 U/min.

Beschleunigung: 0–100 km/h 19,1 Sek., Höchstgeschwindigkeit 140 km/h.

Kraftübertragung: Frontantrieb.

Fahrwerk: vorn McPherson-Einzelradaufhängung mit unterem Querlenker und Schrägstrebe, hinten Rohrachse mit Längsblattfedern und Hydraulik-Teleskopstoßdämpfern, Zweikreisbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Zahnstangenlenkung, negativer Lenkrollradius, Reifen 135 SR 13.

Maße und Gewichte: Länge 3,38 m, Breite 1,46 m, Höhe 1,45 m, Radstand 2,16 m, Spur 1,25 m, Leergewicht 700 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1150 kg, Tank 35 l, Gepäckraum 272–1088 l.

Ausstattung

Verbundglas-Frontscheibe, 2-Stufen-Gebläse, Stoffbezüge, Ablagefächer in Vordertüren, Gasdruckfedern für die Heckklappe, Rückfahrscheinwerfer, Nebelschlußleuchte, 4 Ausstellfenster, Bouclé-Teppichboden, Aufprall-Schutzschilde, Flankenschutz.

Preis

8.990 DM. Unverbindliche Preisempfehlung der Fiat Automobil AG, Heilbronn, ab Kippenheim/Baden. Günstige Finanzierung und Leasing durch die FIAT KREDIT BANK GMBH.



Fiat Panda. Die tolle Kiste.



Das Doppelbett: Mit wenigen Handgriffen entsteht eine große Liegefläche, 190 cm lang, 112 cm breit.

Die Kinderwiege: Die Rückbank wird V-förmig eingesteckt. Bequemer Liegeplatz fürs Kind.

Der Einkaufswagen: Die Rückbank vorklappen, und es entsteht ein Laderaum für den Großeinkauf: 904 Liter.


Ob Jet- oder Integralhelm: auf diese Stellen (Pfeile) kommt es an.

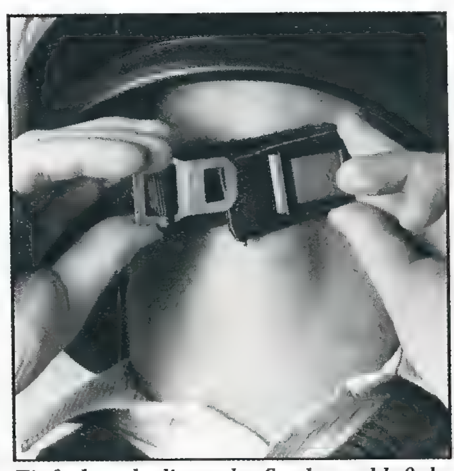


Ein stufenlos arretierbares Visier sichert den richtigen Durchblick.



Der Helm muß in der Genickpartie weit ausgeschnitten sein.


Dieser antiquierte Ringverschluß sollte der Vergangenheit angehören.


Einfach zu bedienender Steckverschluß der neuen Helm-Generation.


Hier gehört das Gefummel unter dem Helm der Vergangenheit an.

den. Aus einer Zeit also, in der nur die wenigsten Motorradenthusiasten an die Wiedergeburt des Motorrades glaubten. So ist nicht verwunderlich, daß in dieser Norm mit Begriffen gearbeitet wird, die im heutigen Helmbau längst der Vergangenheit angehören. Wie wenig die Oberste Motorradsport Kommission (OMK) für ihre Fahrer von der DIN 4848 hält, zeigt eine Verordnung aus dem Jahre 1980, in der die meisten der Prüfnormen in der Welt genügen, um einen Helm zum Rennsport zuzulassen, nur die nach DIN 4848 geprüften Helme müssen eine Zusatzprüfung durch den TÜV-Rheinland nach OMK-Norm über sich ergehen lassen.
Sicher sind Rennsport und Straßenverkehr zwei Paar Stiefel, aber besser ist es zu dem Helm zu greifen, der sowohl die DIN als auch die OMK-Norm erfüllt.

Jet-, Cross-Integral- oder Integralhelm?

Gab vor Jahren der althergebrachte Halbschalenhelm noch den Ton an, so bescherte uns der Automobilrennsport den Integralhelm. Als der heute meistgetragene Helm erfüllt der Vollvisierhelm den größten Teil der Sicherheit, die heute im Zeitalter der hubraumstarken und der oft über 200 km/h schnellen Motorräder an die Sicherheit gestellt werden. Durch den integrierten Kinnbügel und eine Kunststoffscheibe, Visier genannt, ist der Fahrer weitgehend gegen Sturzverletzungen im Kinn, Gesichtsbereich und gegen die lästige Staub- und Mückenplage geschützt.
Vorwiegend von Mofa- und Mopedfahrern wird der Jethelm getragen. Ergänzt mit einer vernünftigen Motorradbrille bietet der offene Helm auch den Gelände- und Endurofans Gelegenheit, Frischluft zu atmen und gibt das nötige Gefühl von Sicherheit bei geringer Geschwindigkeit im Geländeparcour.
Charakteristisch für den Cross-Integralhelm ist der im Mundbereich hochgezogene Kinnschutz. Als reiner Wettbewerbshelm im harten Geländesporteinsatz wird er meist nur von Frischluftfanatikern getragen, die bestmöglichsten Schutz suchen.
Beim Kauf eines Helmes wird zu oft Wert auf Äußerlichkeiten und poppige Lackierung gelegt. Um nachher das teure Stück nicht wegen Passungsschwierigkeiten meistbietend zu verramschen oder auf den Schrank zu stellen, gelten folgende Punkte beim Kauf:

- gute Paßform und geringes Gewicht
- einfache bedien- und verstellbare Kinnriemen
- großes Gesichtsfeld
- große Bewegungsfreiheit, vor allem genügend großer Abstand der Helmunterkante vom Genick
- Signalwirkung durch auffällige Lackierung
- gutes Hörvermögen und gute Belüftung.

Diese Kriterien zum Kauf eines Helmes können oft erhaltend wirken. Ein zu groß gewählter Helm wackelt auf dem Kopf und wirkt sich störend auf die Konzentration beim Fahren aus. Selbst beim leichtesten Aufprall kann der Helm vom Kopf gerissen werden. Wird der Helm zu klein oder zu schwer gekauft, sind häufig Kopfschmerzen und nachlassende Konzentration die Folge.
Wichtig: Bei den Helmen über 1000 Gramm ist das Gewicht angegeben und das sollte bei einem Integralhelm nicht über 1300 Gramm liegen.
Höchste Ansprüche müssen auch an den Helmverschluß und Kinnriemen gestellt werden. Zwar haben viele der heutigen Vollvisier-Helme einen Steckverschluß, aber nicht nur bei den meisten Jet-Helmen findet der althergebrachte und im Ernstfall schwer zu öffnende Ringverschluß seine Anwendung.
Prinzipiell sollte man aber zu dem Modell greifen, das einen neuzeitlichen Verschluß bietet, auch wenn ein anderer Helm einen vom Rennsport her bekannten Namen trägt.
Für den optimalen Durchblick muß beim Integral-Helm ein größtmögliches Gesichtsfeld sorgen. Nur nützt der größte Durchblick nichts, wenn das Kunststoff-Visier nicht verzerrfrei ist. Es nutzt auch wenig, wenn das teure Stück beim Am-

MOTORCRAFT-ZÜNDKERZEN.

SO MACHEN SIE IHR AUTO FIT!

Motorcraft

Motorcraft-Teile: Fitmacher für Ihr Auto.

Wenn Ihr Auto mehr Benzin verbraucht, als es sollte, dann ist es höchste Zeit, neue Motorcraft-Zündkerzen einbauen zu lassen.

Aber neue Motorcraft-Zündkerzen helfen Ihnen nicht nur sparen, sondern sie verbessern auch die Fahrleistung – Ihr Wagen erhält frischen Schwung.

Denn Motorcraft-Zündkerzen sind von hoher Qualität und günstig im Preis. Sie sind Teil des umfangreichen Motorcraft-Programms und passen für fast alle in- und ausländischen Automodelle und Motorräder und für viele Nutzfahrzeuge.

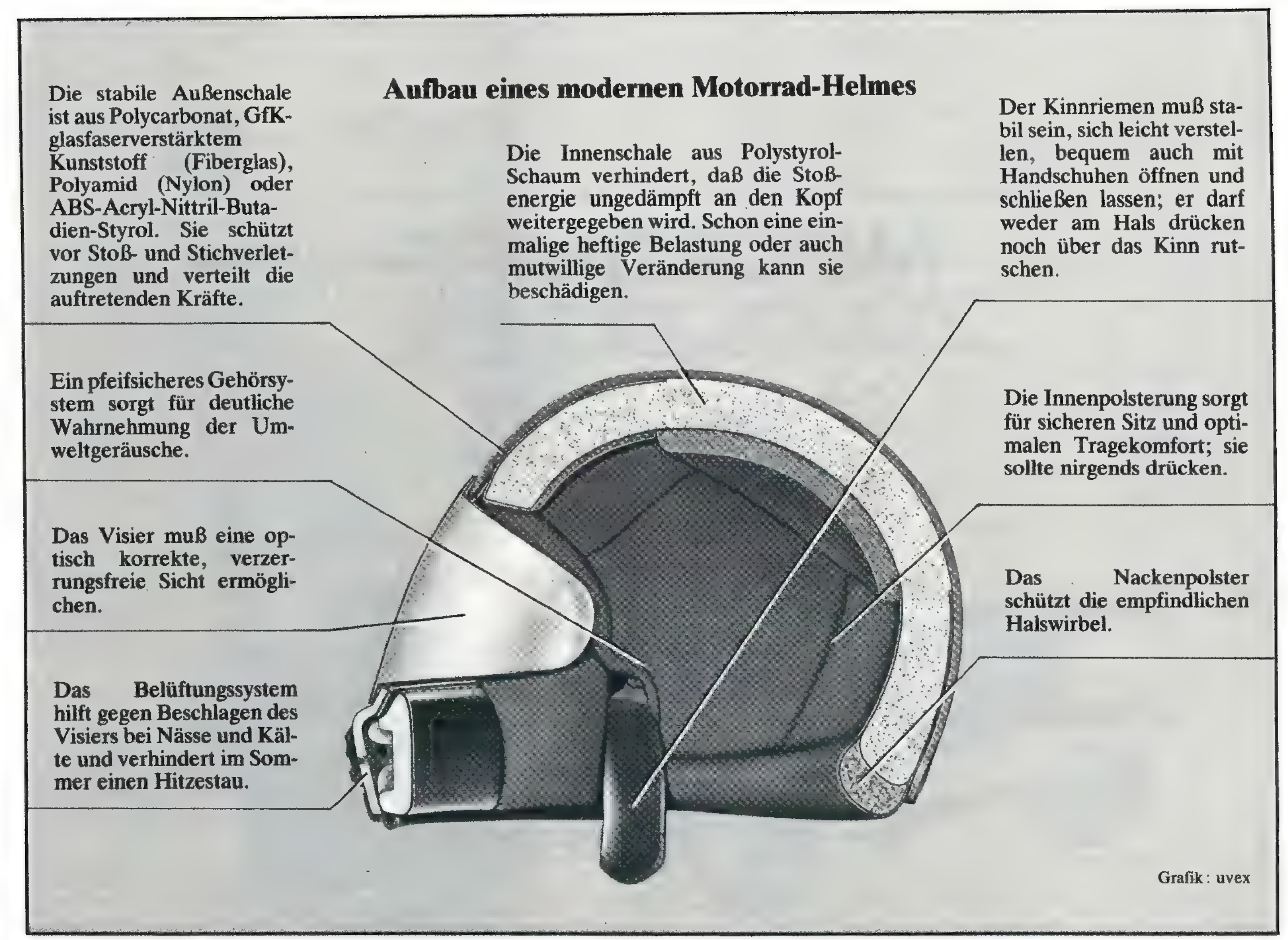
Das Motorcraft-Fitmacher-Programm hält, was es verspricht.

Qualitätsteile auch für IHR Auto



Mit Ford-Garantie

Zündkerzen, Öl- und Luftfilter, Keilriemen, Zündungsteile, Wischerblätter, Wischerarme, Glühlampen, Signalhörner, Pflegemittel, Tune-up Kits (Elektroinspektionssätze), Kühlsystemteile, Radlager, Kühlkonzentrat-Extra, Stoßdämpfer, Batterien.



pelstop beschlägt oder zerkratzt ist und die Fahrt beim ersten Regentropfen wegen Blindflug unterbrochen werden muß. Hier schafft man Abhilfe, indem man sich gleich beim Kauf ein beschlag- und kratzfestes Visier montieren läßt. Erste Wahl ist der Helm, bei dem ein stufenlos oder mehrfach verstellbares Einhand-Visier den richtigen Durchblick sichert, und das lästige Auf- und Abklappen des Visiers vor Ampeln und bei Staus der Vergangenheit angehört.
Aber nicht nur gutes Sehen gehört zum richtigen Helmkauf, auch richtiges Hören und Gesehenwerden sind lebenswichtig. Ein grell lackierter Helm wird ebenso zur Früherkennung im rollenden Straßenverkehr beitragen und kritische Situationen mit vierrädrigen Kollegen zu vermeiden helfen, wie das mittlerweile fast zur Gewohnheit gewordene Fahren mit Abblendlicht.
Zum guten Standard gehört gegenüber den Autohelmen eine weitausgeschnittene Heckpartie die, gut ausgepolstert, Rükkenwirbelverletzungen im Genickbereich vorbeugen und verhindern soll.
Wichtig beim Helm-Kauf: Beim Neigen des Kopfes nach hinten darf die Helm-Unterkante den Nackenwirbel nicht berühren.

Wie funktioniert ein Helm?

„Ein Schutzhelm soll den bei Unfällen besonders gefährdeten Hirnschädel und möglichst weitere Bereiche des Kopfes vor Verletzungen schützen", weiß die DIN 4848 zu berichten.
Die harte Außenschale aus verschiedenartigen Kunststoffen hat den Kopf vor harten Schlägen, dem Eindringen oder Durchbohren von spitzen Gegenständen oder von Abschürfungen zu schützen und die beim Sturz auftretenden Kräfte zu verteilen. Die eigentliche Knautschzone aber bildet die Helminnenschale aus Hartschaum (Polystyrol oder Styropor). Wie bei der Knautschzone am Auto soll sich diese Schale beim Sturz deformieren und dadurch möglichst wenig Energie an den Kopf weitergeben. Ähnlich wie bei einem hydraulischen Stoßdämpfer, der auf weich und hart gestellt werden kann, wählt jeder Hersteller durch Konsistenz und Stärke des Styropors die Dämpfungseigenschaften des Helms aus.
Weiches Styropor nimmt leichte Stöße gut auf, stößt aber bei schweren Stößen an seine Grenzen. Härteres und dickeres Material absorbiert harte Stöße besser, weiche Stöße werden hingegen nicht so gut abgefangen.

Preisunterschiede durch die Außenschale

So scheint es unter diesem Aspekt logisch, wenn viele Helmhersteller darauf hinweisen, daß nach einem überstandenen Sturz der Helm auf den Müll oder an den berühmten Nagel gehört, auch wenn das oftmals als Umsatzheischerei abgetan wird. Denn ein Helm ist ähnlich verbraucht wie die Knautschzone eines Autos, weil die energieverzehrende Innenschale nicht mehr in ihre ursprüngliche Form zurückkehrt und dann der nächste Sturz der letzte sein kann.
Äußerlich fast gleiche Helme unterscheiden sich für den unbedarften Käufer meist in einem Preisunterschied. Hierzu trägt in erster Linie die aus verschiedenen Kunststoffen gefertigte Helmschale bei. Duroplaste und glasfaserverstärkte Kunststoffe (GFK) sind die Materialien aus denen die Helme hergestellt sind. Unter Duroplasten werden Materialien verstanden, die in einer Spritzgußmaschine verarbeitet werden. Darunter fallen Polycarbonat (je nach Fabrikat Lexan oder Macrolon genannt), Polyäthylen- oder das kälte- und hitzeempfindliche ABS-Material. Im Handauflegeverfahren werden die GFK-Helme gefertigt. Je nach Hersteller werden zwischen drei und acht Kunstharz- und Glasfibermatten aufeinandergelegt und gepreßt. Im Neuzustand unterscheiden sich die verschiedenen Materialien hinsichtlich Schlagfestigkeit und Alterungsbeständigkeit nur wenig. Problematisch wird es erst, wenn Helme mit anderen Farben und Aufkle-

Seien Sie ruhig so pingelig wie Audi, BMW, Ford, Daimler-Benz, Opel, Renault und Volkswagen.

Autohersteller verstehen nämlich keinen Spaß, wenn es um die Erstbereifung geht – sondern bestehen auf höchstem Qualitätsstandard. Warum sollten Sie bei der Zweitbereifung weniger anspruchsvoll sein? Wir garantieren: Sie als Autofahrer bekommen die gleiche Contiqualität wie die Autoproduzenten.
Conti bietet, was längst nicht selbstverständlich ist: auch für zweite Reifen erste Wahl.





Bis heute in der gleichen Form: der Vater der Integralhelme.



Als Spezialhelm für Geländefans gedacht: der Cross-Integralhelm.



Für Brillen- und Frischluftfanatiker, erfüllt der Jethelm den nötigen Zweck.



Für Brillenträger und bei Verletzungen leicht abzunehmen, der erste Helm mit teilbarem Kinnbügel von Uvex.



Diese Eigenentwicklung von BMW soll alle Bedingungen erfüllen, die an moderne Helme gestellt werden. Fotos: Feddersen

bern nachbehandelt bzw. verschönt werden. Hier bietet der GFK-Helm einen nicht zu unterschätzenden Vorteil. Die in der Herstellung aufwendigeren und teureren GFK-Helme können bedenkenlos lackiert und mit Dekorstreifen verschönt werden, ohne daß ein Sicherheitsrisiko befürchtet werden muß.

Hände weg von Lacken und Aufklebern

Für Helme aus Polycarbonat, Polyäthylen und ABS gilt Finger weg von Farben und Aufklebern, die nicht ausdrücklich vom Hersteller freigegeben sind. Auch dürfen diese Helme niemals mit Benzin, Öl oder anderen lösungshaltigen Mitteln gereinigt werden, da diese Materialien die Helmschale angreifen und zerstören können. Zwar sieht man dem Helm eine solche Zerstörung von außen nicht an, aber beim ersten Sturz kann die Helmschale zerbrechen.

Da im Laufe der Jahre meist nicht mehr feststellbar ist aus welchem Material der Helm gefertigt ist, sollte man prinzipiell die Finger von jeder Nachbehandlung lassen. Ein Helm wird auch mit Wasser und Seife sauber.

Bei allen Helmen, gleich welchen Materials, spielt die Alterung eine nicht unerhebliche Rolle. Nach drei bis vier Jahren, so die Experten aus der Helmbranche, soll ein Helm aus dem Verkehr gezogen werden. Gleichgültig wie gut er noch aussieht, die UV-Strahlung kann zu einer Beeinträchtigung der Helmschale führen.

Eines darf beim richtigen Helmkauf allerdings auch nicht unterschätzt werden: Ein gut sitzender Helm, egal von welchem Hersteller, verleiht dem Träger ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsgefühl, denn meistens denken ohnehin die Motorradfahrer nicht an den Ernstfall.

Wie sagte doch vor etlichen Jahren Deutschlands damaliger Motorrad-Papst Ernst Leverkus: „Ein Sturz ist eine Schande.“

Rudi Reutter

Erste Hilfe beim Motorradunfall

Das Tragen von Helmen kann Unfälle nicht verhindern – auch Verletzungen des Kopfes können nicht hundertprozentig vermieden werden. Sicher ist aber, daß durch einen guten Helm die Zahl der schweren Schädel-Hirn-Verletzungen eindeutig abnimmt.

Seit einiger Zeit sind auf manchen Helmen Aufkleber zu sehen wie z. B. „Helm nicht abnehmen – laß mich leben“. Der Laie als zufälliger Helfer bei einem Unfall wird durch solche Schilder unsicher gemacht. Er muß glauben, daß dem Verunglückten durch das Abnehmen des Helmes automatisch ein großer Schaden zugefügt wird. Das ist nicht grundsätzlich so, es kann aber am Unfallort nicht sicher geklärt werden.

Was soll nun aber der Laienhelfer tun? Der Laie kann und soll Art und Schweregrad von Unfallverletzungen nicht näher beurteilen. Aber er muß die lebenswichtigen Körperfunktionen, wie z. B. Bewußtsein und Atmung beim Verunglückten prüfen. Falls diese gestört sind, muß er sofort selbst helfen – fremde Hilfe kommt oft zu spät. Was er tun kann, muß er in einem Erste-Hilfe-Kurs lernen und üben und ständig wiederholen. Für das eventuelle Abnehmen von Helmen gilt dabei:

1. Wenn der Verunglückte bei Bewußtsein ist, dann soll und wird er selbst entscheiden, ob er den Helm abnehmen wird. Im Zweifel: **Helm drauflassen.**
2. Wenn er bewußtlos ist, muß sofort die Atmung geprüft werden. Atmet er, dann **Helm drauflassen.** Er muß in der Seitenlage gelagert werden, um die Atemwege frei zu halten. Nur ganz ausnahmsweise darf er in der vorgefundenen Lage liegen bleiben: Nur dann, wenn ständig und immerzu das weitere Atmen vom Helfer geprüft werden kann.

Wenn der Verunglückte nicht atmet, dann besteht Lebensgefahr, dann muß sofort, innerhalb der nächsten Sekunden mit künstlicher Beatmung, mit Atemspende geholfen werden. Dazu muß der **Helm** fast immer **entfernt werden!** Jedes Abwarten und Nichtstun schadet dem Verunglückten mehr als das Helmabnehmen eventuell schaden könnte. M. J.

Lieber einen Datsun, damit

Lassen Sie sich keinen Strich durch liebgewordene Besuchsfahrten machen. Mit einem Datsun Bluebird sparen Sie sich Ärger über steigende Unterhaltskosten, weil er wirtschaftlich im Verbrauch und kostengünstig im Service ist. Und mit einem Datsun Bluebird fahren Sie ein Auto, das verschwenderisch viel bietet und erstaunlich preiswert ist. Mit einem Datsun Bluebird bleiben Sie so gut in Fahrt, daß auch die Oma ihre Freude daran hat. Übrigens können Sie alle Modelle auch leasen. Über 680 Datsun-Vertragshändler beraten Sie gerne. Nissan Motor Deutschland GmbH, Nissanstr. 1, 4040 Neuss 1.

Das Spar- und Leistungs-Paket.

Die überzeugende Technik: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1758 ccm, 65 kW/88 PS (Coupé 66 kW/90 PS), 5-Gang-Getriebe (Limousine und Coupé, Automatikgetriebe gegen Aufpreis für Limousine), Einzelradaufhängung vorn und hinten (Traveller nur vorn), Breitspursicherheitsfahrwerk, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker und -regler.

Die günstigen Verbrauchswerte.

Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70030	bei 90 km/h	bei 120 km/h	Stadtverkehr
Bluebird Limousine 4türig	6.5	8.8	10.4
Ltr./100 km Normalbenzin			

THE NAME OF QUALITY
NISSAN
NISSAN MOTOR CO. LTD
Hersteller von Datsun-Automobilen.



Markenplan

Datsun Bluebird Limousine 4türig DM 14.695,-.

Oma öfter Oma sein kann.

Die außergewöhnliche, serienmäßige Ausstattung: Liegesitze vorn, Fahrersitz höhenverstellbar mit einstellbarer Lendenwirbelstütze, getönte Scheiben rundum, Verbundglas-Frontscheibe, beheizbare Heckscheibe mit Wisch-Wasch-Anlage beim Traveller, 2 Rückfahrscheinwerfer, Nebelschlußleuchte (Limousine und Coupé). Hochdruck-Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Halogen-Hauptscheinwerfer, Drehzahlmesser, Digital-Uhr, Kontrolleuchten für nicht geschlossene Türen, Batterie-Flüssigkeitsstand, Intervall-Wisch-Wasch-Anlage mit einstellbaren Zeitintervallen, Heizungsdüsen im Fond, höhenverstellbares Sportlenkrad, Mittelkonsole, ausklappbare Mittel-Armlehne hinten (Limousine und Coupé). Teppichboden, Kofferraum- und Tankschloß-Fernbetätigung neben dem Fahrersitz, Kindersicherung an den hinteren Türen.

Die langlebige Zuverlässigkeit: Wartungsintervalle nur alle 20.000 km, 6jährige Tectyl-Garantie gegen Durchrostung (bei zwei kostenpflichtigen Nachbehandlungen).

Unverbindliche Preisempfehlung ab Auslieferungslager zzgl. Überführung zum Händler:
Datsun Bluebird Limousine DM 14.695,–,
Datsun Bluebird Coupé DM 15.495,–,
Datsun Bluebird Traveller (Kombi) DM 15.695,–.



Wir machen Zuverlässigkeit. Weltweit.

Unverbindliche Preisempfehlung ab Auslieferungslager.



Er baut die Zusatzausstattungen für Renault: Jean-Pierre Kempf.

Renault macht's vor:

Serienreife Leistung für Behinderte

Serienfahrzeuge können doch behindertengerecht gebaut werden. Allen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen deutscher Automobilhersteller zum Trotz bietet Renault etwas eigentlich Selbstverständliches an: Bis auf den R 4 werden in Zukunft alle Renault-Modelle auf Wunsch mit allen denkbaren Zusatzausrüstungen für Behinderte über das Renault-Händler-Netz verkauft.

Damit konmt Renault als erster Fahrzeughersteller nahezu allen Forderungen nach, die der ACE vor gut einem Jahr (Lenkrad 6/79) in einem Forderungskatalog zusammengestellt hatte.
Hinter dieser Feststellung verbirgt sich mehr, als der Nichtgehandicapte sich vorstellen kann. Für Körperbehinderte bedeutet das Auto oft die einzige Möglichkeit, mobil zu sein, an den Arbeitsplatz zu gelangen, allein der Wohnung den Rücken zu kehren, weniger auf die Hilfe anderer angewiesen zu sein. Ein Auto ist also für Behinderte weit wichtiger als für seinen gesunden Nachbarn, bleiben ihm, ist er Rollstuhlfahrer, die öffentlichen Verkehrsmittel doch verschlossen. Es ist nun aber nicht so, daß der Behinderte einfach den Vertreter eines ortsansässigen Automobilverkäufers kommen lassen kann, bunte Kataloge durchblättert und schließlich den Kaufvertrag für ein seiner Behinderung entsprechendes Fahrzeug unterschreiben kann. Der Verkäufer wird hilflos mit der Schulter zucken und ohne die gewinnträchtige Unterschrift seines enttäuschten Kundens gehen. Wer, als vom Schicksal und unserer als so sozial gepriesenen Gesellschaft eh schon genug gebeutelter Behinderter, hier nicht schon die Flinte ins Korn wirft, kann mit viel Geduld und Schreibarbeit die Adresse einer Firma ausfindig machen, die sich auf Spezialausrüstungen für Behindertenfahrzeuge versteht.

Nervenschonender und behindertenfreundlicher ging es bereits bei Talbot: Zwei Modelle mit Behindertenausstattung bietet die französische Firma an (siehe Lenkrad 3/80). Jetzt macht Renault das Angebot komplett. Deutliches Zeichen dafür, daß man in Frankreich eher ein Herz für Behinderte hat als hierzulande.
Spezialeinrichtungen für Serienfahrzeuge werden gebaut, damit man trotz körperlich bedingter Nachteile sicher Auto fahren kann. Auf dem Weg zu diesem Ziel hat man inzwischen einen so hohen Grad an Perfektion erreicht, daß Renault diese

Alles angebotene Zubehör ist TÜV-geprüft

Zusatzeinrichtungen serienmäßig anbietet. Neben technischer Perfektion ermöglicht erst die Serie auch den günstigen Preis. Die möglichen Zusatzausstattungen stehen in einer Preisliste, die wie ein gewöhnlicher Zubehörkatalog aufgebaut ist. Diese Liste ist bei jedem Renault-Händler zu haben. Was listenmäßig angeboten wird, ist TÜV-geprüft – ein sehr wichtiges, zeit- und geldsparendes Plus.
Zur Ausrüstung der Behinderten-Fahrzeuge hatte sich Renault zunächst auf die Modelle R 5 und R 18 konzentriert, heu-



Für einseitig Gelähmte: Alle Bedienungselemente sind am Griffknopf vereint.



Kreisgashebel und Betriebsbremse für Nur-Hand-Fahrer.



Erleichterung für Rollstuhlfahrer: Der Recaro-Sitz ist schwenkbar.

te können alle Renault (außer dem R 4) umgerüstet werden, auch die Spitzenmodelle R 20 und R 30, der neue Fuego und die Diesel-Serie. Getriebeautomatik und Servolenkung gehören zur Grundausstattung. Der R 5 ist der kleinste Wagen überhaupt, in den eine Servolenkung eingebaut wird. Die Zusatzeinrichtungen werden natürlich den individuellen Forderungen des Behinderten angepaßt. Auch für kleingewachsene Menschen werden Sonderhilfen angeboten.

Hier ein Auszug aus dem Zubehörkatalog: Für Nur-Hand-Fahrer (Beine gelähmt oder amputiert) gibt es Kreisgas- oder Sektorengashebel und Betriebsbremse. Die Geräte erlauben damit ermüdungsfreies Fahren auch über weite Strekken – nur mit den Händen. Für einseitig Armbehinderte oder Gelähmte sind elektrische Bedienungseinheiten, die am Lenkrad einen Griffknopf führen, entwickelt worden. Ohne Loslassen des Steuers können Blinker, Abblend-Fernlicht, Lichthupe, Hupe, Scheibenwischer und -wascher bedient werden. Ein ganz großer Vorteil: Zur Erleichterung des Einsteigens steht ein orthopädischer Schwenksitz zur Verfügung, der auf verlängerten Gleitschienen gelagert und auf ein Drehgestell montiert ist. Die Montage kann auf Wunsch auch auf der Beifahrerseite erfolgen.

Außen Serie

Die Renault-Behindertenautos sind im übrigen so ausgestattet, daß sie äußerlich Serienfahrzeuge geblieben sind. Sie können auf konventionelle Art weiterhin von jedermann gefahren werden, weil die üblichen Bedienungselemente grundsätzlich erhalten bleiben. Auch Fahrgestell, Motor und Karosserie bleiben unverändert. Das Spezialauto wird zum Familienauto – wenn es notwendig ist.

Hergestellt werden die Geräte und Zusatzeinrichtungen nicht von Renault, sondern vom elsässischen Unternehmer Jean-Pierre Kempf. Er konstruiert alle Geräte auch selbst, denn als Rollstuhlfahrer weiß er, was getan werden muß. Jean-Pierre Kempf, 50, ist seit dem dritten Lebensjahr durch eine Kinderlähmung an den Rollstuhl gefesselt. Als Schüler und später als Student kannte er nicht die Erleichterungen, die im Laufe der letzten 25 Jahre nach und nach selbstverständlich geworden sind. „Wir Kindergelähmten wurden als Kranke angesehen und behandelt. Das war ein schlechter Dienst an uns", erinnert er sich. „Ich bin mit vier Geschwistern aufgewachsen und habe mich nie als Sonderfall gesehen – im Gegenteil: Ich wollte wie die anderen Kinder behandelt werden." In die Klassenräume trugen ihn Mitschüler. Der Schuldirektor sorgte dafür, daß die Klasse ins Parterre verlegt wurde. Im Rollstuhl fuhr Kempf vor.

An der Universität wurde er zunächst zurückgewiesen, obwohl er sich unter 20 Bewerbern als 17. qualifiziert hatte. Man nahm den 21. an seiner Stelle. Aber Kempf gab nicht auf; er erhielt seinen Platz und studierte Chemie, Physik und Strömungswissenschaft.

Ausgangspunkt aller Arbeit war sein Ziel, Auto fahren zu können, unabhängig zu werden. Nach dem zweiten Weltkrieg baute er mit 18 Jahren ein schrottreifes Auto so um, daß er damit bewegungsfähig wurde. Er bastelte weiter und half damit sich und anderen. Der Durchbruch kam im Oktober 1954 mit einem Leserbrief an das französische Fachblatt „L'Auto Journal". Er schrieb: „Ich bin an beiden Beinen gelähmt und habe ein System entwickelt, das alle Bedienungen nur mit den Händen ermöglicht. Die Einrichtung ist bei mir seit mehr als einem Jahr in Funktion. Sie zeichnet sich durch Einfachheit und Robustheit aus. Die Montage ist problemlos. Mit der einen Hand sind Lenkung, Gasgeben, Beschleunigen oder Licht- und Blinkerschalter zu bedienen, die andere Hand bleibt frei beispielsweise für das Bremsen."

Lösung der Probleme durch Katalog

Das Echo auf diesen Leserbrief war unerwartet und ungewöhnlich. Kempf erhielt Post aus der ganzen Welt. Alle Briefeschreiber wollten Rat und Beistand. Auf alle Fragen hatte Kempf eine Antwort. „Neunzig Prozent der Fälle können per Katalog gelöst werden", ist seine Erfahrung, „nur zehn Prozent brauchen eine ganz individuelle Hilfe."

Der Elsässer hat bereits 30000 Kunden in der ganzen Welt. Er baut zur Zeit jährlich 3000 Spezialeinrichtungen, die nun über das Renault-Händler-Netz auch allen deutschen Schwerbeschädigten und Körperbehinderten angeboten werden.

In der Nähe von Straßburg hat Jean-Pierre Kempf auf einem alten Gutshof seinen Betrieb auf- und ausgebaut. Er beschäftigt heute 37 Mitarbeiter, ein jeder Meister in seinem Fach. Alle persönlichen Eigenarten können berücksichtigt werden, es gibt auch ungewöhnliche Lösungen. „Natürlich kommen Probleme auf", meint der Unternehmer, „wenn zum Beispiel sowohl Füße als auch Arme gelähmt sind."

All das, was der Elsässer Kempf nach und nach erdacht, konstruiert und gebaut hat, kann jetzt bei Renault als Sonderzubehör gekauft werden. Problemlos, durch einfaches Ankreuzen in einem Katalog. So ist Behinderten geholfen, so sollte Behinderten geholfen werden. Ob dieser Alleingang von Renault auch deutsche Hersteller zu einem ähnlichen Schritt bewegen wird, darüber berichten wir ausführlich im nächsten Heft. Reiner Frenz

Im großen Wörterbuch der deutschen Sprache steht's geschrieben: „Kette: Reihe aus beweglichen ineinandergefügten oder mit Gelenken verbundenen (Metall-)Gliedern." Österreichische Gendarme hatten indessen Schwierigkeiten, Ketten zu definieren. Denn wenn bei ihnen eine Kette nicht rasselt, konnte es keine Kette sein. Und Gummiketten rasseln nicht. Kurzerhand wurden jene Autofahrer, deren Ketten nicht rasselten, an den Paßstraßen zurückgeschickt, an denen Ketten vorgeschrieben waren. Der ACE bewirkte aber eine Ausnahmegenehmigung.

Der Gendarm vor der Gewissensprüfung

Was ist eine Kette?

Es fing ganz harmlos an. „Die gute Tauglichkeit der Gummischneekette wird allerdings von einer Tatsache getrübt: Sie ist in Österreich im Gegensatz zur Schweiz, zu Deutschland oder Japan nicht als Schneekette im gesetzlichen Sinne anerkannt." So stand es Ende letzten Jahres in der Clubzeitschrift „Freie Fahrt" des ARBÖ am Ende eines (positiven) Gummikettentestes.

Ähnliches berichteten auch andere österreichische Zeitungen und Zeitschriften.

Doch damals konnte noch kein Journalist und Autofahrer ahnen, bald grünes Licht für die Gummiketten zu erhalten.

Alle Insider vertrauten indessen auf das Ergebnis eines Forschungsauftrages, das genaue Aussage über die Nicht-Metallketten machen sollte. Denn schließlich hinge von diesem Ergebnis das o.k. für Gummiketten oder andere Zwitter ab. Dem ACE dauerte das zu lange. Zu viele deutsche Touristen waren längst mit Gummiketten unterwegs und mußten befürchten, an jenen Straßen zurückgewiesen zu werden, wo Schneeketten vorgeschrieben sind.

Nach mehrmaligen Rückfragen beim ARBÖ und dem österreichischen Verkehrsministerium veröffentlichte die Pressestelle des ACE folgende Meldung: „Autofahrer, die eine Gummischneekette verwenden, müssen in Österreich damit rechnen, daß sie an solchen Straßen zurückgewiesen werden, an denen Schneeketten vorgeschrieben sind." Weiter hieß es im Text, daß die österreichischen Behörden im Gegensatz zu den deutschen und schweizerischen die Gummikette nicht anerkennen, da nach österreichischer Definition eine Kette aus Einzelgliedern bestehen müsse.

Diese Meldung vom 8. Januar 1981 ging um wie ein Lauffeuer. Verschiedene Rundfunkanstalten und Zeitungen griffen das Thema auf.

Trotz Drohungen wegen Geschäftsschädigung und Regreßansprüchen in Millionenhöhe seitens der Kettenhersteller zog der ACE seine Meldung nicht zurück.



Unter anderem ging es um sie: Freudenbergs Winterpartner.

Drei Tage, nachdem die ACE-Meldung publik war, gab auch der ADAC eine Stellungnahme zum Kettenthema ab, wonach in Österreich „nach der Kraftfahrdurchführungsverordnung Schneeketten nur Ketten aus gleich langen Stahlgliedern seien". Spätestens zu diesem Zeitpunkt brachte der Kettenkrieg die österreichische Verkehrsgesetzgebung und ihre Durchführung ins Gerede.

Denn beim österreichischen Verkehrsministerium sitzt ein Ministerialrat, der über die Ketten zu entscheiden hat. Und er kann das Gesetz so auslegen, wie er will, einmal übertrieben ausgedrückt.

Da zum Thema Kette noch keine eindeutige Rechtsaussage gemacht wurde, konnten auch die Gendarme so verfahren, wie sie wollten: der eine ließ die Ketten gelten, der andere wieder nicht.

Es gibt lediglich zwei Paragraphen, die etwas über Ketten sagen und die lauten:

Paragraph 7 Kraftfahr-Gesetz Absatz 2: „Gleitschutzvorrichtungen müssen so beschaffen sein, daß bei ihrer Verwendung die Fahrbahn nicht beschädigt und andere Straßenbenützer nicht gefährdet werden können."

Paragraph 4 der Kraftfahrdurchführungsverordnung:

„Die Glieder des mit der Fahrbahn in Berührung kommenden Teiles der Schneekette müssen gleich groß sein und dürfen nicht länger als 5,5 Zentimeter und nicht höher als drei Zentimeter sein. Schneeketten müssen leicht nachspannbar sein."

Angesichts dieser nicht ganz klaren Rechtslage zog der ADAC flugs zwei Tage später seine Meldung vom Kettenverbot zurück und meldete: „Gummiketten in Österreich doch erlaubt." Der ACE wollte aber Klarheit. Über seinen Partnerclub ARBÖ intervenierte er beim österreichischen Verkehrsminister. Dabei ging es nicht um eine generelle Gesetzesänderung, sondern in erster Linie um eine vorläufige Ausnahmegenehmigung für Touristen.

Bei seinem Ersuchen für eine Ausnahmegenehmigung für jene Gummiketten, die auch in Deutschland zugelassen sind, berief sich der Vizepräsident des ARBÖ und Abgeordnete zum Nationalrat, Hans Hobl, auf die kurzfristige Aufhebung des Spikes-Verbotes für Österreicher in der BRD.

Der ARBÖ hob hervor, „daß eine derartige Verfügung dem Fremdenverkehr sehr dienlich wäre und nicht zuletzt auch der österreichischen Exekutive, die in letzter Zeit gerade in Zeitungen in der BRD als ausländerfeindlich bezeichnet wurde“.

Karl Lausecker, Bundesminister für Verkehr in Österreich, gab wenige Tage später dann grünes Licht für Gummiketten. In der Verfügung des Ministeriums hieß es dann: „Nach Ansicht des BM für Verkehr ist dieser Vorschrift (Schneekettenvorschrift) auch dann Genüge getan, wenn die Antriebsräder mit Gleitschutzvorrichtungen ausgestattet sind, deren Wirkung der der (herkömmlichen) Schneekette voll gleichwertig ist. Gleichwertig in diesem Sinne sind allerdings nicht Einrichtungen, die lediglich der Anfahrhilfe dienen.“

Erst dieser Erlaß war für den ACE das Signal, den deutschen Autofahrern freie Fahrt für ihre Gummiketten zu melden. Denn erst jetzt war es absolut sicher, daß niemand mehr an der Weiterfahrt gehindert werden könne, vorausgesetzt, er benützt keine Anfahrhilfe. bic

Stuttgarter Zeitung Nr. 24

Esso paßt Preise an BP-Niveau an

HAMBURG (rt). Seit Anfang dieser Woche ist die Esso AG dazu übergegangen, an einzelnen Tankstellen ihren Literpreis für Normal- und Superkraftstoff weiter anzuheben. Es handele sich um solche Tankstellen, die in unmittelbarem Wettbewerb mit Stationen der deutschen BP AG stünden, teilte ein Sprecher der Gesellschaft in Hamburg mit. Die Esso hatte ebenso wie ihre Konkurrenten Aral und Shell ihren Benzinpreis Mitte Januar um vier Pfennig erhöht. Der größte deutsche Mineralölkonzern, die BP, hatte knapp eine Woche später eine durchschnittliche Erhöhung um 5,5 Pfennig beschlossen, der sich Anfang dieser Woche die deutsche Texaco AG mit fünf Pfennig anschloß. Die Erhöhung um vier Pfennig habe nicht zur Kostendeckung ausgereicht, erklärte der Sprecher von Esso weiter.

Das Märchen vom Wettbewerb

Das Bundeskartellamt, so könnte man glauben, sei eigentlich dazu da, Verbraucher vor marktfeindlichen Machenschaften zu schützen. Was sich Ende Januar an Deutschlands Zapfsäulen abspielte, war offensichtlich noch lange kein Grund für die staatlichen Preiswächter, ihren Aufgaben nachzukommen. Am 30. Januar druckte die Stuttgarter Zeitung nebenstehende Meldung, derzufolge ein Esso-Sprecher eine saftige Preiserhöhung mit der süffisanten Formel umschrieb, die erneute „Preisanhebung“ geschehe an Tankstellen, die „im unmittelbaren Wettbewerb mit BP stünden“. Motto: Weil BP teurer ist, wird Esso auch teurer. Wer glaubt angesichts soviel Unverfrorenheit der Mineralölbranche noch an den Wettbewerb?



Zusatzbremsleuchten bringen immer mehr Probleme

Alibi hoch zwei

Man sagt, Zusatzbremsleuchten dienten der Verkehrssicherheit. Wer die Angst vor einem Auffahrunfall im Nacken spürt, kann sich für rund 150 Mark schützen: er kauft Zusatzbremsleuchten und signalisiert dadurch allen, die hinterher fahren, sichtbar früher, daß er sein Auto verzögert. Wer auf diese Weise frühzeitig gewarnt, den notwendigen Abstand hält, profitiert von der vorsichtigen Handlungsweise seines Vordermannes und gewinnt zusätzlichen Freiraum. So weit, so gut. Aber: Über die Nachteile dieses Auffahrwarnsystems wird wenig gesprochen und noch weniger geschrieben.

Wo Licht ist, gibt es auch Blendung – so könnte man in Abwandlung eines klassischen Zitates die zweifellos nicht beabsichtigte Wirkung dieser zusätzlichen Bremsleuchten umschreiben. Immer mehr Autofahrer klagen darüber, daß sie eine Barähnliche Stimmung im Rückspiegel sehen, wenn sie auf die Bremse treten. Der Grund ist meist von Übel: Eine beschlagene Heckscheibe läßt das Zusatzlicht durch viele tausend feinste Wassertröpfchen (denn aus nichts anderem besteht dieser Niederschlag) flächenartig zurückscheinen. Für den Fahrer, der einiges für die Sicherheit seiner Umwelt tut, wird die Eigenblendung plötzlich zum Sicht- und Sicherheitshindernis: Er nimmt sogar den Fuß von der Bremse!

Rezept gegen diese Negativerscheinung: Nicht immer hält das rote Licht, was von weitem es verspricht. Was für billige Nachtlokale gilt, kann auch für Zusatzbremsleuchten als Nutzanwendung empfohlen werden. ACE Lenkrad meint: Wer keine elektrisch beheizte Heckscheibe hat, sollte auf den Einbau zusätzlicher Bremsleuchten verzichten, denn er macht sich keine Freude damit, sobald die Heckscheibe beschlägt.

Keiner prüft den Murks

Gravierender jedoch ist ein Mangel, an dem die allermeisten Autofahrer selbst schuld sind. Da wird ihnen von der geschäftstüchtigen Industrie vorgemacht, man könne die zusätzlichen Bremsleuchten leicht und schnell einbauen, und viele Tankstellen verdienen sich ein paar Mark zusätzlich, indem sie die roten Warner nicht nur verkaufen, sondern auch im Eiltempo montieren. Genau dabei wird viel gemurkst und noch mehr falsch gemacht.

Der Sinn dieser hochgesetzten Bremsleuchten liegt darin, daß sie so weit oben wie möglich montiert werden.

Nach einer Zählung unserer Redaktion sind 40 Prozent der zusätzlichen Bremsleuchten falsch montiert:

- Entweder sitzen sie unten auf der Kofferraumablage (Hutablage) oder an einem Gestänge in halber Höhe der Heckscheibe.
- Nur am obersten Rand des Heckfensters haben sie jedoch wirklich einen Sinn. Denn je höher sie über der Fahrbahn liegen, um so früher können sie (unter Umständen durch mehrere Autos hindurch) gesehen werden.

ACE Lenkrad empfiehlt deshalb: Jeder Autofahrer, der bereits zusätzliche Bremsleuchten eingebaut hat, sollte prüfen, ob diese richtig sitzen. Er muß sonst damit rechnen, daß er eine nutzlose Investition in seinem Fahrzeug hat, die mehr Schaden als Nutzen bringt.

Verwirrung in der Stadt

Weder der Gesetzgeber, der unter einem beispiellosen



Jetzt für neue Club-Mitglieder
Club
Spitzenleistung
. . . und auch für alle, die es schon sind.
Stereo-Technik der Zukunft
Das ist die neue Recorder-Generation. Super-Stereo-Technik schön handlich verpackt. Mit einer gekonnt abgestimmten silbermetallic, anthrazit Farbkombination und einem betont funktionellen Design. Ein Firstclass-Recorder zu einem unglaublich günstigen Preis.
Überzeugen Sie sich selbst, was dieses Stereo-Kraft-Paket alles zu bieten hat.
1 Ein/Aus Kippschalter; 2 Kippschalter für Mono/Stereo; 3 Kippschalter Cass/Radio; 4 Drucktasten für Cassettenlaufwerk; 5 Kippschalter für Klangwahl (Hoch/Tief); 6 + 7 Lautstärke durch Drehregler stufenlos links und rechts regulierbar; 8 LED Anzeige und Aussteuerung; 9 Feldstärke, UKW-Stereo; 10 Präzisions Cassettendeck mit eingebautem Batterie- und Netzteil sowie Bandendstop; 11 Eingebautes Mikrophon (rechts und links); 12 Klangreine Stereo Lautsprecher; 13 Anschlüsse für Zusatz-Stereo-Mikrophon, Zusatz-Stereo-Lautsprecher, Netzstecker, Überspielkabel, Kopfhörer. Abmessungen: B 38 x H 13 x T 7,5 cm.
12 Monate
Garantie
Sie haben jetzt die Chance, das große Club-Freizeit-Programm kennenzulernen.
Ein Super-Angebot an Büchern, Schallplatten und MusiCassetten. Spitzenleistungen der Unterhaltungselektronik, Familienferien in Appartements, Städte-Reisen und viele attraktive Freizeit-Angebote zu Club-Sparpreisen.
Club-Einkaufs-Service:
Sie können zu Hause in Ruhe im Club-Katalog auswählen, sich in mehr als 270 Club-Centern beraten lassen oder schnell Ihre Wünsche per Telefon durchgeben.
Bertelsmann
macht Freizeit schön!
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
studio electronic 6700 STEREO
Musik macht Freude
Club-Preis nur
149 40 DM
Zahlung. 1 x 49.40 DM
(+ 2,70 DM Versandkostenanteil)
danach 5 x 20,– DM
Ihr Geschenk!
Der Club spendiert Ihnen die MusiCassette „Musik macht Freude", wenn Sie den Coupon einschicken. Sie dürfen die MC auch dann behalten, wenn Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen.
Erst testen – dann kaufen
Testen Sie das Gerät eine Woche. Gefällt Ihnen das Gerät nicht, können Sie Ihre Bestellung und als Neu-Mitglied die damit eingegangene Club-Mitgliedschaft widerrufen. Ihre 1. Zahlung erhalten Sie postwendend erstattet. In diesem Fall schicken Sie uns die bereits erhaltene Lieferung zurück.
Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstraße 16–20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100.
E.J. Wittbrodt
Den Coupon schnell ausfüllen und einschicken, auch unfrankiert falls keine Marke zur Hand.
Coupon
An die Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstraße 16–20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100.
Club
Spitzenleistung
(Bitte so ☒ ankreuzen!)
☐ Ich möchte Club-Mitglied werden, ohne dieses Club-Spitzenangebot zu bestellen. Schicken Sie mir den großen Club-Katalog und mein Geschenk. Die nachstehenden günstigen Club-Vereinbarungen erkenne ich an.
☐ Ja, ich möchte Club-Mitglied werden und bestelle zu den nachfolgenden Club-Vereinbarungen:
● Wenn ich 8 Tage nach Erhalt der ersten Lieferung bzw. der Mitglieds-Unterlagen von meinem Widerrufsrecht keinen Gebrauch gemacht habe, werde ich Mitglied im Bertelsmann Lesering (bei einem Widerruf schicke ich die erste Lieferung an Sie zurück und erhalte meine erste Zahlung erstattet).
● Nach freier Wahl werde ich in jedem Vierteljahr für mindestens 15,– DM einkaufen, und zwar per Post (gegen Versandkostenberechnung) oder direkt in einem der rund 300 Club-Center in Deutschland.
● Kostenlos erhalte ich in jedem Vierteljahr den großen Club-Katalog mit über 1000 Vorschlägen. Darunter vierteljährlich rund 100 neue Angebote. Außerdem wird mir darin – als beste Club-Leistung – das Hauptvorschlagsangebot vorgestellt.
● Ich allein entscheide, ob ich selbst zum Bestelltermin (lt. Katalog) aus den Vorschlägen auswähle oder ob stattdessen das Hauptvorschlagsangebot, dessen Preis auch 15,– DM übersteigen kann, als bestellt gilt.
● Die Mitgliedschaft gilt zunächst für nur 1 Jahr und verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, wenn ich sie nicht drei Monate vor Ablauf kündige.
● Die Mitglieder-Betreuung erfolgt durch die Verlagsgemeinschaft Inh. R. Mohn, Rheda-Wiedenbrück, zu der auch die Club-Center gehören, und die deshalb mein Vertragspartner wird.
● Gelieferte Ware wird erst nach Erhalt bezahlt. Bis zur völligen Bezahlung besteht Eigentumsvorbehalt. Erfüllungsort ist Rheda-Wiedenbrück.
● Wenn ich fällige Lieferungen nicht bezahle oder abnehme, erhalte ich zunächst eine Erinnerung. Reagiere ich darauf nicht, wird danach nur noch gegen Vorkasse geliefert, d. h. ich bezahle in diesem Fall alle Mindestkaufbeträge von 15,– DM pro Vierteljahr bis zum nächstmöglichen Ablauf der Mitgliedschaft in einer Summe im voraus. Für diesen vorausbezahlten Wert kann ich anschließend nach freier Wahl kaufen.
Weitere Vereinbarungen gibt es nicht.
Bitte schicken Sie mir:
29298
1 Den Mini-Radio-Recorder in Stereo „studio electronic 6.700 stereo". Bestell-Nr. 95309 1. Preis: 149,40 DM (+ 2,70 DM Versandkostenanteil).
Zahlung: 52,10 DM (49,40 DM + 2,70 DM Versandkostenanteil).
☐ per beigefügtem Scheck (der einfachste Weg)
☐ per Zahlkarte an das Postscheckamt Hannover, Kto.-Nr. 135 752-301 (bei Einsendung des Coupons).
☐ per Nachnahme bei Erhalt der Sendung.
Danach 5 fortlaufende monatliche Zahlungen zu je 20,– DM.
Meine Mitgliedschaft soll beginnen: 1. 1. 81 ☐ 1. 4. 81 ☐
Mit dem Kauf ist meine Abnahmeverpflichtung in den ersten beiden Vierteljahren bereits erfüllt.
2 Mein Geschenk und ausführliche Club-Informationen.
☐ Ich bin bereits Club-Mitglied und bestelle wie angekreuzt.
Meine Mitgliedsnummer:
Hier meine Anschrift in Druckbuchstaben:
Vorname/Zuname
Geburtsdatum
Straße/Hausnummer
PLZ/Wohnort
Beruf
Telefon
Datum
X 1 Unterschrift für die Bestellung.
8 Tage Widerrufsrecht für Neu-Mitglieder
● Ich kann meine Bestellung und auch die Club-Mitgliedschaft innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen.
● Es genügt, wenn ich den Widerruf spätestens am 8. Tag nach Erhalt der Lieferung bzw. der Mitglieds-Unterlagen an die Bertelsmann Club GmbH, Zweigniederlassung Rheda, Ringstr. 16–20, 4840 Rheda-Wiedenbrück 100, absende.
● Ich bestätige durch meine Unterschrift, daß ich mein Widerrufsrecht zur Kenntnis genommen habe.
Datum
X 2 Unterschrift für das Widerrufsrecht für Neu-Mitglieder.
Wichtig: Auslieferung an Neu-Mitglieder erfolgt nur, wenn 2 Unterschriften vorhanden (bei Minderjährigen – unter 18 Jahren – die d. gesetzl. Vertr.)!



Auf der Hutablage: zu tief um gesehen zu werden.

Druck der einschlägigen Leuchten-Lobby stand, noch die mit der Verkehrssicherheit amtlicherseits Befaßten haben bis heute von einer Nebenwirkung Kenntnis genommen, die nahezu unerträglich wird. Hochgesetzte Bremsleuchten zuhauf sind eine Qual, vor allen Dingen auf nächtlich-nassen Stadtstraßen. Man sieht förmlich nur noch rot, der Warneffekt ist zum Teufel. Wenn zudem noch Regentropfen auf den Heckscheiben bleiben, multipliziert sich dieser Blendeffekt um so mehr. Besonders beängstigend zeigt sich dieser Effekt an roten Ampeln. Da latschen dann fünf oder sechs Autofahrer, die meinen, sie hätten besonders viel für Ihre Sicherheit getan, auf die Bremse und denken nicht daran, daß nach hinten zusätzlich 42 Watt Rotlicht abstrahlen. Spätestens dann, wenn hinter einem mit Zusatzbremsleuchten ausgerüsteten Fahrzeug ein weiteres Auto zum Stehen gekommen ist, verliert der Auffahrwarner logischerweise seinen Sinn. Denn das zweite Auto verkürzt ja automatisch den Bremsweg. Diese kinderleichte Überlegung ist offensichtlich den Konstrukteuren nicht eingegangen, denn sonst hätten sie einen elektronischen Trick eingebaut, um die Zusatzbremsleuchte nicht zum blendenden Dauerbrenner werden zu lassen.

ACE-Lenkrad fordert deshalb: Die Hersteller und die Importeure von Zusatzbremsleuchten sollen einen elektronischen Schalter entwickeln, der die Bremsleuchten nicht aufleuchten läßt, wenn das Fahrzeug stillsteht. Unsere Empfehlung: Wer ein Auto mit automatischem Getriebe hat und deshalb gezwungen ist, an der Kreuzung mit dem Fuß auf der Bremse zu bleiben, sollte entweder auf hochgesetzte Bremsleuchten verzichten oder bei längerem Halt an Kreuzungen die Leerlaufstufe einlegen und den Fuß von der Bremse nehmen.



Ganz hoch oben, aber außen: Kameis Spoiler-Zusatzbremsleuchte.

Der nervöse Bremsfuß stört

Technisch nicht zu realisieren ist zweifellos eine andere Problematik: Es gibt Autofahrer mit einem nervösen Bremsfuß. Sie tippen pausenlos, aber nur kurz, aufs Pedal, ohne daß die Bremse Wirkung zeigt. Daher wird das Fahrzeug auch nicht verzögert und eine Bremswarnung, ob normal oder zusätzlich, ist sinnlos. Derart frühzeitig signalisierte Bremsbereitschaft verunsichert den nachfolgenden Verkehr und ist deshalb nicht hilfreich.

Hier hilft nur Aufklärung durch die Hersteller, ein klares Wort in der Einbauanleitung und eine fahrpsychologische Empfehlung – vielleicht.

Erfahrungen im Schnee

Schließlich kann man jetzt erstmals über Wintererfahrungen mit zusätzlichen Bremsleuchten berichten: Lenkrad-Reporter entdeckten in Skigebieten viele Autofahrer, die sich zwar teure Bremsleuchten gönnten, aber zu faul waren, den Schnee von der Heckscheibe zu räumen. Meist blickten sie nur durch mühsam freigehaltene Schlitze, und unter dem weißen Schnee schimmerte bei jeder Bremsung ein handtellergroßes sanftes Rotlicht heraus. Dies freilich ist natürlich der Gipfel der durch Bequemlichkeit ins Leere laufenden Sicherheitsvorsorge.

Während die bei Verkaufsbeginn der Zusatzbremsleuchten häufig feststellbaren elektrischen Montagemängel inzwischen nicht mehr so sehr auffallen, sieht man immer wieder abenteuerliche Basteleien. Da werden die mitgelieferten Klemm- oder Aufhängevorrichtungen nicht richtig verschraubt und lösen sich im Rüttelbetrieb des Autoalltags.



Die neue Hella-Leuchte für die Hutablage: Verschenkte Rücksicht nach oben, weil sie nicht überall einzubauen ist.

Die Bosch-Lösung: Das Gestänge wird an der Karosserie mit Blechschrauben befestigt. Bohren ist also notwendig. Die Lampe kann in der Höhe problemlos verstellt werden.



Mancher Autofahrer vergißt auch, daß es selbstverständlich ist, für die zusätzliche Bremsleuchte Reservebirnen mitzunehmen, denn nach der Straßenverkehrszulassungsordnung sind eben nur zwei hochgesetzte Bremsleuchten erlaubt oder keine. Schließlich gilt auch: Wer sie im Wagen hat, darf sie nicht nur (ähnlich wie Nebelscheinwerfer) montiert haben, sondern sie müssen auch funktionieren. Und noch wichtiger erscheint uns: Wer bisher zu bequem war, gelegentlich um sein Auto herumzulaufen und zu prüfen, ob das normale Bremslicht brennt, der sollte jetzt wenigstens regelmäßig einen Licht-Check machen. Leute mit Erfahrung am Steuer prüfen ihr Licht völlig automatisch wenn sie in der Stadt fahren, indem sie kurzerhand in ei-

nes der zahlreichen Schaufenster schauen und dieses als Spiegel benutzen.

Schon verbessert

Kurz vor Weihnachten brachte Hella „eine neue Version der zusätzlichen hochgesetzten Bremsleuchten" auf den Markt. Nicht ohne daran zu erinnern, daß „die erste Version ihre Bewährungsprobe in der Praxis bereits tausendfach bestanden hat".

Indirekt wurde dabei zugegeben, daß die Leuchten verbessert wurden (fremdlichtgeschützt), die Leuchten wirken schwarz und es kann sich kein Sonnenlicht darin spiegeln. Als Neuheit wurde angepriesen, ein „in der Höhe kürzbarer Halter", der kombiniert mit Unterlegkeilen die Befestigungsfüße auf der Hutablage in der jeweils erforderlichen Schräge (parallel zur Heckscheibe) ermöglichen sollte.

Hier fließt ein Nachteil serienmäßig vom Band! Da diese Leuchten für Autos gemacht sind, in denen sie nicht hoch genug angebracht werden können, wird zwangsläufig ein Sicherheitsdefizit mitverkauft.

Noch einmal: Man geht einen halbherzigen und halbhohen Kompromiß ein, weil sich herausgestellt hat, daß Bremsleuchten-Stangen in all den Autos nicht eingebaut werden können, bei denen die Heckscheiben geklebt sind. Dann nämlich kann der Stangenhalter nicht unter den Scheibengummi geklemmt werden.

Mitte Januar annoncierte die Firma Kamei, die sich auf VW- und Audi-Zubehör spezialisiert hat, eine weitere Abwandlung: Sie verkauft einen Heckspoilerset, in dem die Zusatzbremsleuchten integriert werden. Logischerweise sind sie dann nicht mehr innen an der Scheibe, sondern außen. Dadurch freilich können sie auch wiederum leichter verschmutzen und bringen ein neues Problem mit.

Fazit: Einmal mehr hat die Zubehörbranche nur daran gedacht, ein schnelles, heißes Geschäft zu machen. Der Verkaufserfolg führte sogar zu Lieferengpässen. Dies zeigt, wie wenig durchdacht die gesamte Entwicklung letztlich ist.

Schlimm, daß gutwillige Autofahrer als Versuchskaninchen dienen und ihren Preis dafür zahlen müssen, um eine halbfertige und nicht problemfreie Lösung zu erhalten, die wiederum Kritik hervorruft. eba

Unfallflucht

von Wolfgang Vogt

Eigentlich gibt es sie gar nicht mehr, die Unfallflucht. Freilich gilt dies nur für die Begriffswelt der Verkehrsjuristen. Im Alltag auf unseren Straßen sieht es ganz anders aus. Die „Unfallflucht" nimmt leider wieder zu. Für Lenkrad ist dies Anlaß genug, die Bedeutung des 1975 reformierten Gesetzestextes zu diesem Thema noch einmal ausführlich darzulegen. Denn Unfallflucht nützt nichts. Schon mancher, der meinte, sich aus dem Staube machen zu können, wurde mit einem winzigen Körnchen Lack oder einer anderen Spur überführt.

Im § 142 des Strafgesetzbuches (StGB) ist geregelt, was als „Unfallflucht" gilt. Seit einer Reform und Neufassung dieses Paragraphen im Jahre 1975 spricht man allerdings nicht mehr von Unfallflucht, sondern von „unerlaubtem Entfernen von der Unfallstelle". Dahinter steckt nicht, daß lediglich dem Kind ein neuer Name gegeben wurde. Vielmehr verlangt der neue § 142 StGB teilweise anderes und mehr als der alte Paragraph, und diese Veränderung des Inhalts soll durch die veränderte Bezeichnung zum Ausdruck gebracht werden.

Verlangt wird von dem, der an einem Unfall beteiligt war, jetzt mehr als je zuvor.

Er muß:

- an der Unfallstelle bleiben und die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung ermöglichen;
- er muß von sich aus darauf hinweisen, daß er am Unfall beteiligt war;
- wenn niemand da ist, der bereit oder in der Lage ist, diese Feststellungen zu treffen, an der Unfallstelle eine angemessene Zeit warten, bis jemand kommt, der bereit ist, dies festzustellen;
- unverzüglich diese Feststellungen ermöglichen, wenn man sich berechtigt oder entschuldigt oder nach Ablauf der erwähnten Wartefrist von der Unfallstelle entfernt;
- die nachträgliche Mitteilung vom Unfall und Ermöglichung, zur Unfallaufnahme wichtige Feststellungen zu treffen, muß erfolgen gegenüber den Geschädigten oder gegenüber der Polizei.

Wichtig zu beachten ist, daß man sich nicht willkürlich eine dieser Verhaltenspflichten aussuchen kann, sondern daß diese stufenweise und in der vorstehend aufgeführten Reihenfolge zu beachten sind. Man kann also nicht etwa, ohne zu warten, weil niemand da ist, sich von der Unfallstelle entfernen und anschließend Meldung bei der Polizei machen. Man kann auch nicht, obwohl jemand da ist, sich von der Unfallstelle entfernen und anschließend den Geschädigten oder die Polizei benachrichtigen.

Es ist vielmehr streng zu beachten: Wenn sich jemand an der Unfallstelle aufhält oder zu ihr kommt, hat man sich als Unfallbeteiligter zu erkennen zu geben und die Unfallaufnahme zu ermöglichen.

Ist niemand da, hat man eine „angemessene Frist" zu warten, erst wenn die Wartepflicht erfüllt ist, darf man sich von der Unfallstelle entfernen, und erst dann kann man sich mit den Geschädigten oder der Polizei in Verbindung setzen, um seine Beteiligung am Unfall anzuzeigen.

Geschieht dies nicht, hat man sich eines Vergehens des unerlaubten Entfernens vom Unfallort schuldig gemacht.

Beteiligt ist man schneller als man denkt

Das Gesetz selbst sagt, wer als „Unfallbeteiligter" anzusehen ist. § 142 Abs. 4 StGB bestimmt nämlich, daß Unfallbeteiligter jeder ist, „dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann". Von dem etwas komplizierten und dem Laien nicht oder nur schwer verständlichen gesamten Text des § 142 StGB ist dieser klar und eindeutig. Allein die *Möglichkeit* der Beteiligung an einem Unfall begründet die Eigenschaft des Unfallbeteiligten. Es kommt also nicht darauf an, ob im Endeffekt, nach Unfallaufnahme, nach Prüfung aller, für den Unfallhergang entscheidenden Umstände, gesagt werden kann, daß gerade eine ganz bestimmte Person wirklich den Unfall allein oder mitverursacht hat. Denn diese Frage ist sehr oft nicht schnell und einfach zu beantworten und nicht unmittelbar nach dem Unfall, wo sehr häufig alle für das Unfallgeschehen entscheidenden Umstände in ihrer vollen Bedeutung gar nicht erkannt werden.

Zwei Beispiele mögen dies verdeutlichen:

- Ein Fußgänger betritt leichtsinnig, ohne auf den Verkehr zu achten, die Fahrbahn einer Straße. Zwei sich nähernde Autos werden in einen Auffahrunfall verwickelt. Es kann sein, daß der vorausfahrende Fahrer dieser beiden Fahrzeuge eine scharfe Bremsung einleitete, im Hinblick auf das unvorsichtige Verhalten des Fußgängers und daß deshalb der nachfolgende auffuhr. Das muß geklärt werden, der Fußgänger ist als Unfallbeteiligter anzusehen.
- Auf der Normalspur der Autobahn hat ein Auto mit etwa 100 km/h zu einem Lastwagen aufgeschlossen. Der Fahrer beobachtet die Überholspur, sieht in einiger Entfernung sich schnell nähernde Fahrzeuge, schert dennoch auf die Überholspur aus. Noch weiter entfernt von ihm kommt es dazu, daß der vordere der beiden sich nähernden Wagen gegen die Leitplanke schleudert und quer

zur Überholspur stehenbleibt, weshalb nachfolgende Fahrzeuge auffahren konnten. Es kann sein, daß der Fahrer des ersten Fahrzeuges auf der Überholspur durch das Ausschermanöver zu einer Bremsung veranlaßt wurde, die zum Schleudervorgang und damit zum Unfall führte. Dies muß geklärt werden, und deshalb muß der Fahrer des ausscherenden Autos so rasch wie möglich anhalten und zur Unfallstelle zurückgehen: **er ist Unfallbeteiligter.**

Typischerweise ist, wer aktiv am Verkehr teilnimmt, möglicher Unfallbeteiligter, also der Fahrer eines Autos, ein Radfahrer, ein Fußgänger.

Auch als Halter kann man dran sein

Auch der mitfahrende Halter, ein sonstiger Beifahrer, kann ausnahmsweise einmal als Unfallbeteiligter angesehen werden. Dies gilt vor allem dann, wenn der Halter dem Fahrer die Benutzung eines verkehrsunsicheren Fahrzeugs ermöglichte oder ihn gar zur Benutzung des Fahrzeugs aufforderte. Man denke etwa daran, daß ein Fahrzeug mit total vereisten und nur geringfügig freigekratzten Scheiben gefahren wird und es wegen der schlechten Sicht dann zu einem Unfall kommt. Das gilt aber insbesondere dann, wenn der Halter einem alkoholisierten Fahrer die Benutzung des Fahrzeugs ermöglicht und es deswegen zum Unfall kommt. Schließlich gilt es, wenn ein Beifahrer irgendwie auf die Bedienung des Fahrzeugs einwirkt.

Die im § 142 StGB festgelegten Pflichten gelten allerdings nur bei der Teilnahme am Straßenverkehr, und zwar am öffentlichen Straßenverkehr. Dazu gehören selbstverständlich öffentliche Straßen, Wege und Plätze, aber auch Privatwege und im Privatbesitz stehende Plätze können dazu gezählt werden, wenn sie nämlich einer beliebigen, unbestimmten Zahl von Personen zur Benutzung für Verkehrszwecke, also zum Fahren, Gehen, Reiten, Parken, offenstehen.

Große Parkplätze bei großen Einkaufszentren gelten auf jeden Fall als öffentliche Straßenverkehrsflächen im Sinne dieser Vorschrift. Strittig ist, von Gerichten aber vielfach angenommen, ob Parkhäuser dazugehören. Tiefgaragen von Wohnhäusern oder Wohnanlagen aber gehören nach wohl zutreffender, überwiegender Auffassung nicht hierher.

Der Geschädigte soll geschützt werden

Sinn der Vorschrift des § 142 StGB ist, dem durch einen Verkehrsunfall Geschädigten die Durchsetzung seiner Schadensersatzansprüche zu ermöglichen. Sinn der Vorschrift ist aber auch, daß nicht einzelne Unfallbeteiligte unberechtigterweise auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden, was immer wieder passiert und im Hinblick auf die von einem Verschuldensnachweis unabhängige Gefährdenshaftung von erheblicher Bedeutung ist. Weil es bei dieser Vorschrift darum geht, daß die erfolgreiche Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen ermöglicht wird, scheidet ihre Anwendung dann aus, wenn durch einen Unfall lediglich eine absolut geringfügige Beschädigung oder Verletzung hervorgerufen wird.

Als geringfügige Beschädigungen werden in der Rechtsprechung Schäden angesehen, die mit einem Aufwand von etwa 30 bis 40 Mark zu beseitigen sind oder bei denen üblicherweise ein Schadensersatz gar nicht geltend gemacht wird, etwa, wenn geringfügiger Farbabrieb an einer Mauer vorhanden ist, wenn ein kleines Stück aus der Rinde eines Baumes herausgebrochen ist, wenn ein kaum wahrnehmbarer Kratzer oder eine kaum wahrnehmbare Eindellung an einem anderen



»Verkehrsunfallflucht total!«

Fahrzeug vorhanden ist. Vielleicht gilt dies auch noch, wenn eine geringfügige Beschädigung sich ergeben hat an einem Karosserieteil eines Fahrzeugs, wo schon ein erheblicher Schaden vorlag. Eine ganz geringfügige Hautabschürfung oder ähnlich belanglose, kleinste Verletzung ist hier ebenfalls zu erwähnen.

Im Zweifelsfalle ist es besser, Vorsicht walten zu lassen, als das Nachsehen zu haben. Denn das Nachsehen bedeutet die Einleitung eines Strafverfahrens und kann leicht zu einer Geldstrafe oder einer Geldbuße von einigen hundert Mark, vielleicht sogar zu einem Fahrverbot führen – dies freilich nur dann, wenn wirklich von einem Grenzfall, von Geringfügigkeit in einem etwas weiteren Sinn gesprochen werden kann. Sonst sind wesentlich härtere Strafen zu erwarten, worauf noch einzugehen sein wird.

Nach diesem Sinn der Vorschrift richtet sich dann das, was im einzelnen zu tun ist, um den Anforderungen dieser Gesetzesbestimmung gerecht zu werden. Einem Zweck soll sie offiziell und ausdrücklich erklärt jedenfalls nicht dienen, nämlich dem, daß eine möglichst lückenlose Erfassung aller Verkehrsunfälle und aller an einem Verkehrsunfall Schuldigen gewährleistet wird. Denn selbst der neugefaßte § 142 StGB läßt den Grundsatz unseres Strafrechts unberührt, daß niemand sich selbst einer Straftat bezichtigen, sich selbst überführen muß.

Wie man sich an der Unfallstelle verhält

Das Gesetz verlangt, daß man an der Unfallstelle bleibt und sich als Unfallbeteiligter zu erkennen gibt. Man hat ganz bestimmte Feststellungen zu sich, seinem Fahrzeug und der Art der Unfallbeteiligung zu ermöglichen.

Zur eigenen Person hat man seinen vollen Namen und seine volle Adresse anzugeben. Aber: Auf Verlangen einer Privatperson muß man sich nicht durch Vorlage eines Personalausweises oder eines Führerscheines ausweisen. Auch ein Kfz-Schein muß einer Privatperson, auch wenn es der Geschädigte selbst ist, nicht vorgewiesen werden. Doch ist zu bedenken, daß dann, wenn man der Aufforderung auf Vorlage dieser Papiere nicht nachkommt, der Geschädigte oder andere Unfallbeteiligte voll und ganz zu Recht verlangen können, daß die Polizei zugezogen wird. Dies bedeutet: Man muß so lange an der Unfallstelle bleiben, bis die Polizei da ist und die aus ihrer Sicht notwendigen Feststellungen getroffen hat. Die Zuziehung der Polizei kann von anderen Unfallbeteiligten, insbesondere dem Geschädigten, grundsätzlich immer verlangt werden. Nur ausnahmsweise wird ein Unfallbeteiligter dann, wenn solches Verlangen gestellt wird, nicht verpflichtet sein zu warten, bis die Polizei erschienen ist. Dieser Ausnahmefall mag dann vorliegen, wenn alle Angaben zur Person, zum Fahrzeug des Unfallbeteiligten und zu seiner Beteiligung schriftlich einwandfrei und detailliert aufgenommen sind und wenn gar noch diese Angaben abgestützt sind dadurch, daß die Anschrift eines oder mehrerer Zeugen festgehalten ist.

Ist dies alles der Fall, dann ist es nämlich objektiv nicht mehr zum Schutz der anderen Unfallbeteiligten erforderlich, daß die Polizei zugezogen wird. In solchem Ausnahmefall kann sich ein Unfallbeteiligter daher von der Unfallstelle entfernen, ohne das Eintreffen der Polizei abzuwarten und ohne sich deswegen des unerlaubten Entfernens von der Unfallstelle schuldig zu machen. Im übrigen aber sollte als eiserne Regel beachtet werden: Wenn jemand nach der Polizei verlangt, daß gewartet wird – selbst wenn dabei entdeckt werden sollte, daß man vielleicht etwas zuviel Alkohol getrunken habe.

Also: Man hat an der Unfallstelle zu verbleiben. Das ist nicht ganz streng wörtlich zu verstehen in dem Sinn, daß eine geringfügige Entfernung von der eigentlichen Kollisionsstelle nicht möglich sei. Zu beachten ist zunächst einmal, daß § 34 StVO über das Verhalten nach einem Verkehrsunfall vom Unfallbeteiligten verlangt, daß „bei geringfügigem Schaden unverzüglich beiseite zu fahren" ist. Als geringfügig im Sinne dieser Vorschrift kann ein Schaden von einigen hundert Mark angesehen werden. Geht der Schaden darüber hinaus, überschreitet aber nicht, oder jedenfalls nicht wesentlich, die Tausend-Mark-Grenze, so wird es ausreichend sein, wenn man zunächst einmal die Markierung der beiden unfallbeteiligten Fahrzeuge auf der Fahrbahn oder das Anfertigen von Fotografien ermöglicht, dann aber zur Seite fährt, um den fließenden Verkehr nicht zu beeinträchtigen. Lediglich wenn höherer Schaden vorliegt oder dann, wenn Personen verletzt, und selbstverständlich ohne jede Einschränkung, wenn Menschen getötet wurden, ist die Unfallstelle absolut unverändert zu belassen. Dann hat man sich im strikten Sinne an der Unfallstelle selbst aufzuhalten.

Nicht verpflichtet ist man, Erklärungen dazu abzugeben, wie man gefahren sei, wie man sich vor dem Unfall verhalten habe, also im einzelnen den Unfallhergang aus eigener Sicht zu schildern. Denn dazu ist man nicht einmal gegenüber der Polizei verpflichtet und, wenn es zu einer Anklage oder zu einem Bußgeldverfahren kommt, nicht einmal gegenüber dem Richter. Was jedoch verlangt werden kann und verlangt werden muß, ist dies, daß sich ein Unfallbeteiligter als solcher zu erkennen gibt. Dazu gehört, einen Geschädigten darauf hinzuweisen, daß ihm ein Schaden entstand, z. B. sein Auto beschädigt wurde. Dies mindestens muß man sagen, mehr allerdings nicht. Das gilt unabhängig davon, daß der schon erwähnte § 34 StVO – der zum gelegentlichen Nachlesen empfohlen ist – anderes und mehr verlangt, dessen Verletzung sich aber dann eben nur als Ordnungswidrigkeit und nicht als Vergehen des unerlaubten Entfernens von der Unfallstelle darstellt.

Die Pflicht, an der Unfallstelle zu warten

Sind an einem Unfall mehrere Verkehrsteilnehmer aktiv beteiligt, gibt es in aller Regel keine Schwierigkeiten, die Feststellungen zur Unfallbeteiligung zu treffen; man wird sich gegenseitig die entscheidenden Fragen stellen. Wenn jedoch andere Unfallbeteiligte schwer verletzt oder bewußtlos sind oder sogar getötet wurden, oder wenn lediglich ein in Bewegung befindliches Fahrzeug beteiligt war, das gegen geparkte Fahrzeuge, einen Baum oder ein Bauwerk stieß, dann muß gewartet werden, bis entweder der Geschädigte oder Personen kommen, die bereit sind, die vom Unfallbeteiligten zu fordernden Angaben aufzunehmen, sich also als Zeugen zur Verfügung zu stellen. Noch einmal: Bis solche Personen kommen, muß gewartet werden, wenn man nicht von sich aus die Polizei herbeiruft.

Naturlich kann eine gewisse Zeit verstreichen, bis andere an die Unfallstelle kommen. Je nachdem, wo und wann sich der Unfall ereignete, innerhalb einer Ortschaft, außerhalb, zur Tag- oder zur Nachtzeit, kann eine durchaus erhebliche Zeit vergehen, bis jemand des Weges kommt. ▶

§ 142. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort. (1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er
1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, daß er an dem Unfall beteiligt ist, ermöglicht hat oder
2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne daß jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der sich
1. nach Ablauf der Wartefrist (Absatz 1 Nr. 2) oder
2. berechtigt oder entschuldigt

vom Unfallort entfernt hat und die Feststellungen nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht.

(3) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitteilt, daß er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. Dies gilt nicht, wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt.

(4) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.

Der erste Reifen mit Sicherheits-Garantie.



Über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus garantiert KLÉBER die Konzeption und Herstellung seiner Personenkraftwagen-Reifen hinsichtlich der Risiken von Reifenplatzern oder Laufflächenablösungen.

Diese Garantie beginnt mit dem Verkauf des KLÉBER-Reifens an den Endverbraucher/Anwender. Sie endet bei Erscheinen des ca. 1,6 mm hohen, in radialer Richtung an mehreren Stellen der Lauffläche in die Profiltiefe eingelegten Gummistreifens an der Oberfläche (in der Reifenschulter an dem **TWI**-Zeichen zu erkennen).

Die Garantie schließt ein:

- den kostenlosen Ersatz des fehlerhaften Reifens durch einen neuen KLÉBER-Reifen,
- die Kostenübernahme der Montage und des ersten Auswuchtens des neuen Reifens,
- den Kostenersatz von Folgeschäden.

Diese Garantieübernahme setzt die technische Untersuchung des Reifens auf Kosten von KLÉBER voraus.

Die Garantie erlischt bei:

Nichtbeachtung der KLÉBER-Anwendungsempfehlungen · äußeren Schadensereignissen, wie Stöße, Anprallverletzungen, Quetschungen und Berührung mit zersetzenden chemischen Produkten · Nichteinhaltung des vorgeschriebenen Mindestluftdruckes · Überlastung des Fahrzeuges · fehlerhafter Montage oder für das Fahrzeug ungeeigneter Bereifung · technischen Mängeln des Fahrzeuges, die den Reifen beeinflussen, z.B. Fahrwerksschäden und von der Werksempfehlung abweichende Spur- und Sturzeinstellungen.

kléber
SICHERHEITS GARANTIE





Mit der Garantie für Sicherheit.

Der Umstand allein aber, daß man längere Zeit warten muß, rechtfertigt es keinesfalls, die Unfallstelle zu verlassen. Die Rechtsprechung verlangt vielmehr einheitlich recht erhebliche Wartefristen.

Wie lang die Wartefrist ist, richtet sich nach dem Einzelfall. Dabei ist von Bedeutung,

- ob ein Mensch verletzt oder getötet wurde,
- ob höherer oder nur niedrigerer Schaden entstand,
- wo und wann sich der Unfall zutrug.

Wenn Menschen verletzt oder getötet wurden, wird mit Sicherheit eine lange Wartefrist anzunehmen sein, im innerörtlichen Bereich bis zu einer Stunde, im außerörtlichen noch mehr. Allerdings ist hier zu beachten, daß vorrangig die Verpflichtung besteht, Verletzten Hilfe angedeihen zu lassen.

Bei niederem Schaden muß weniger lang gewartet werden als bei hohem Schaden. Bei stark befahrenen Straßen ebenfalls weniger als bei schwach befahrenen. Aus der Rechtsprechung seien als Beispiele genannt eine Wartefrist von 15 Minuten im innerörtlichen, verhältnismäßig lebhaften Bereich, bei geringfügigem Schaden eine Wartefrist von 30 Minuten, bei größerem Schaden eine Wartefrist von zwei Stunden nachts, außerhalb geschlossener Ortschaften bei schwerem Schaden. Nicht zuletzt aus der Erfahrung in Verkehrsstrafsachen, darf der dringende Rat erteilt werden, es mit der Wartepflicht nicht zu leicht zu nehmen und lieber etwas länger zu warten.

Denn der springende Punkt ist, daß derjenige, der eine nicht ausreichende Zeit gewartet hat und sich von der Unfallstelle entfernt hat, den Tatbestand des unerlaubten Entfernens von der Unfallstelle erfüllt hat, unabhängig davon, ob und daß er später noch den Geschädigten und die Polizei vom Unfall benachrichtigt. Die Frage, ob aber die Wartezeit angemessen war, ist – weil von Einzelheiten abhängig – subjektiver Bewertung offen und wird von dem einen Staatsanwalt und Richter enger, vom anderen weiter gesehen werden.

Man erfährt also genaugenommen erst im nachhinein, ob man sich nun richtig verhalten habe oder nicht – dann aber kann es zu spät sein.

Selbstverständlich ist es erlaubt, sich von der Unfallstelle zu entfernen, wenn dies erforderlich ist, um beim Unfall Verletzten zu helfen. Auch ist es gestattet, sich dann von der Unfallstelle zu entfernen, wenn man selbst verletzt wurde und deshalb der Versorgung bedarf. Ein Entfernen von der Unfallstelle wegen Eigenverletzung ist aber sicher nicht zulässig, wenn die eigene Verletzung nur geringfügiger Natur ist.

Da es immer auf die Abwägung der Umstände des Einzelfalles ankommt, kann man sich zulässig von der Unfallstelle entfernen, wenn ein dringender Termin eingehalten werden muß. Dies ist dann möglich, wenn der Nachteil, der aus der Versäumung des Termins entsteht, in keinem Verhältnis steht zu dem beim Unfall eingetretenen Schaden.

Pflicht zur nachträglichen Meldung

Hat man eine ausreichend lange Zeit an der Unfallstelle gewartet, ohne daß Personen kamen, die bereit waren, Feststellungen zum Unfall zu treffen, ohne daß insbesondere auch der Geschädigte kam, oder hat man sich von vornherein entschuldigt oder berechtigt von der Unfallstelle entfernt aus Gründen, die eben erwähnt wurden, dann hat man doch „unverzüglich" nach der Entfernung zu ermöglichen, daß die Feststellungen, die schon an der Unfallstelle hätten getroffen werden sollen, wenigstens nachträglich getroffen werden können. Dazu ist es erforderlich, daß man sich entweder mit dem Geschädigten oder der Polizei in Verbindung setzt.

Sind mehrere geschädigt, ist es erforderlich, zu allen Kontakt aufzunehmen. Es ist nicht erforderlich, stets die Polizei zu benachrichtigen. Das Gesetz räumt dem Geschädigten vielmehr eine Wahlmöglichkeit ein: Dann, wenn er sich mit dem Geschädigten selbst in Verbindung setzen kann. Ist dieser nicht feststellbar, dann allerdings verengt sich die Auswahl darauf, daß man die Polizei benachrichtigen muß.

Nicht immer wird es kurzfristig möglich sein, den Geschädigten zu ermitteln. Wenn ein Fahrzeug beschädigt wurde, geht dies typischerweise durch eine Kennzeichenanfrage bei der Zulassungsstelle. Zeit hierfür wird dem Unfallbeteiligten zugebilligt, wenn der Schaden nicht hoch, der Unfall nicht schwer ist. Wurde ein Haus oder ein Teil einer Garteneinfriedung beschädigt, genügt es, wenn man sich an den wendet, der das beschädigte Anwesen bewohnt, eventuell an den Hausmeister.

Ist ein nicht bedeutender Schaden an Straßeneinrichtungen entstanden, Abweisblenden, Metallteile, die Verkehrszeichen tragen usw., und hat sich dieser Unfall nachts oder am Wochenende zugetragen, dann soll es ausreichend sein, wenn man die zuständige Straßenbaubehörde erst am folgenden Montag benachrichtigt.

„Unverzüglich" heißt also nicht „sofort". Auch hier kommt es wieder auf die Umstände des Einzelfalles an. Im Zweifelsfall empfiehlt es sich jedoch wieder, möglichst kein Risiko einzugehen und eben doch sofort die erforderliche Benachrichtigung vorzunehmen.

Jedenfalls ist es nicht angängig, dann, wenn man nachts einen Unfall verursacht, sich erst einmal zu Bett zu begeben und am anderen Vormittag dann entweder den Geschädigten oder die Polizei anzurufen. Das aber ist der typische Fall eines Fehlverhaltens, das sich oft ereignet – ob es nun vom Versuch bestimmt ist, vorangegangenen Alkoholgenuß zu verdecken oder nicht.

Wer zunächst nicht erkannte, daß sein Verhalten zu einem Verkehrsunfall hätte beitragen können, im späteren Verlauf seiner Fahrt aber hiervon Kenntnis erhält, etwa durch die Benachrichtigung eines anderen Kraftfahrers, der muß jedenfalls dann der nachträglichen Meldepflicht nachkommen, wenn er Nachricht von seiner möglichen Unfallbeteiligung noch innerhalb eines zeitlichen und räumlichen Zusammenhangs zum Unfall selbst Kenntnis erhielt.

Kommt man dieser Verpflichtung zur nachträglichen Meldung nach, so hat man wiederum, wie schon erwähnt, Angaben zur eigenen Person und zum eigenen Fahrzeug zu machen. Man hat darüber hinaus anzugeben, wo man sich im Zeitpunkt der Meldung aufhält und sich das eigene Fahrzeug befindet.

Nicht erforderlich ist es, gerade die für den Unfallort örtlich zuständige Polizeidienststelle zu benachrichtigen. Die Benachrichtigung muß nicht durch Vorsprache auf dem Revier erfolgen, ein Anruf genügt. Zum Unfallhergang selbst braucht

man gegenüber der Polizei keine Angaben zu machen.
Im Gesetz ist nicht davon die Rede, es sei möglich, seinen Pflichten als Unfallbeteiligter dadurch nachzukommen, daß man einen Zettel an der Windschutzscheibe oder sonst am Fahrzeug eines anderen Unfallbeteiligten befestigt. Dennoch ist dies eine auch heute noch weit geübte Praxis. Sie erklärt sich daraus, daß nach der alten Regelung des § 142 StGB dieses Vorgehen in der Rechtsprechung durchaus als zulässig angesehen wurde. Erforderlich war nur, daß genügend umfangreiche und vollständige Angaben gemacht wurden. Es war also notwendig, daß der Unfallbeteiligte seinen vollen Namen und Adresse, die Zeit des Unfalls, eventuell auch die Art der Beschädigung festhielt. Ein solcher Zettel, flugs unter den Scheibenwischer des beschädigten Fahrzeugs befestigt oder ins Innere des Fahrzeugs geworfen, beseitigte das Risiko, dem Vorwurf ausgesetzt zu werden, Unfallflucht begangen zu haben.
Nach dem Wortlaut des neu gefaßten § 142 StGB ist dies nicht mehr möglich. Denn das Gesetz verlangt eindeutig, daß man – wenn keine feststellungsbereiten Personen anwesend sind – wartet und nach erfolglos abgelaufener Wartezeit nachträglich den Geschädigten oder die Polizei informiert. Für den Zettel an der Windschutzscheibe ist so gesehen kein Platz. Zwar wird im Bundesjustizministerium die Auffassung vertreten, daß durch die Neufassung des Gesetzes der alte Rechtszustand nicht geändert oder beseitigt werden sollte. Die Rechtsprechung stellt sich jedoch zwischenzeitlich mehrheitlich auf einen anderen Standpunkt. Sie geht – insbesondere dem Bayerischen Obersten Landesgericht folgend – davon aus, daß auch derjenige, der einen Zettel am beschädigten Fahrzeug mit seiner Anschrift und den sonst erforderlichen Angaben anbringt, aber nicht wartet und keine nachträgliche Meldung macht, sich des unerlaubten Entfernens von der Unfallstelle schuldig macht. Dies soll selbst dann gelten, wenn der Schaden verhältnismäßig geringfügig ist. Ausnahmsweise soll der Zettel an der Windschutzscheibe, mit ausreichend vollständigen Angaben versehen, dann die Wartepflicht entfallen lassen, wenn Sach- und Rechtslage so einfach sind, daß zur Klärung der Unfallbeteiligung es nicht erforderlich ist, wenn der Beteiligte und sein Fahrzeug an der Unfallstelle verbleiben.
Diese Sachlage kann als gegeben angesehen werden bei geringfügigen Unfällen im Zusammenhang des Ein- oder Ausparkens. Sie dürfte schon nicht mehr gegeben sein, wenn ein Fahrzeug aus der Spur getragen wird und dabei gegen ein anderes, geparktes Fahrzeug stößt.
Die Rechtslage ist gerade in diesem, für die Verkehrspraxis so wichtigen Punkt leider nicht eindeutig, weshalb nur der Rat gegeben werden kann, vorsichtig zu sein und lieber nicht vom Zettel an der Windschutzscheibe Gebrauch zu machen. Dabei ist auch zu bedenken, daß ein solcher Zettel verlorengehen kann, sei es, daß er mutwillig entfernt wird, sei es, daß er von stärkerem Wind davongeweht wird.
Die Praxis zeigt, daß in vielen solchen Fällen die Staatsanwaltschaft zunächst Ermittlungen durchführt und dann die Einstellung des Verfahrens anbietet gegen Zahlung einer Geldbuße von einigen hundert Mark.

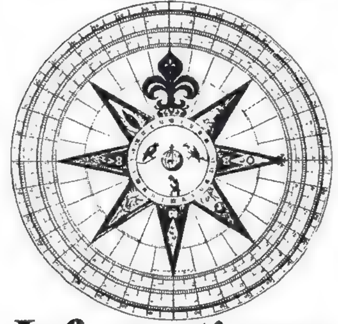
Keine Angst vor der Polizei

Hält man dem gegenüber, was passiert, wenn man den Unfall der Polizei meldet, so zeigt es sich, daß es sich nicht lohnt, ein so hohes Risiko einzugehen. Die Polizei wird nämlich in diesen Fällen der Beschädigung beim Ein- oder Ausparken regelmäßig nur eines tun, die Meldung des Unfalls in ihr Tagebuch eintragen und so den Schädiger und sein Fahrzeug festhalten. Zur Verhängung eines Verwarnungs- oder Bußgeldes wird es in den wenigsten Fällen kommen. Selbst wenn es dazu kommt, ist dies immer noch das wesentlich geringere Übel, als in ein Ermittlungsverfahren wegen unerlaubten Entfernens von der Unfallstelle verstrickt zu werden. Die Polizei muß übrigens nicht bei jeder Meldung eines Unfalls ein Bußgeld- oder Strafverfahren einleiten. Sie wird es allerdings regelmäßig dann tun, wenn hinter dem gemeldeten Unfall ein schwerwiegenderes Verkehrsfehlverhalten anzunehmen ist oder dabei Menschen verletzt oder getötet wurden.
Meint man, dieses Risiko nicht auf sich nehmen zu können, entfernt sich deswegen unerlaubt von der Unfallstelle, so läuft man ein hohes Risiko, hart bestraft zu werden. Nicht zuletzt deshalb, weil die Aufklärungsquote gerade beim unerlaubten Entfernen von der Unfallstelle hoch ist. Es ist kaum vorstellbar, wie viele Menschen hinter Vorhängen an Fenstern stehen oder sitzen, beim geringsten Geräusch eines Unfalls zum Fenster gehen und so Beobachtungen dazu machen, wer einen Unfall verschuldet.
Wird dann der Unfallversursacher ermittelt, wird festgestellt, daß er sich unerlaubt von der Unfallstelle entfernt hat, so hat er harte Strafen und Folgen zu gewärtigen. Regelmäßig muß mit einer Geldstrafe, etwa ab dem zweiten Wiederholungsfall mit einer Freiheitsstrafe gerechnet werden. Die Höhe der Geldstrafe bemißt sich nach dem Nettoeinkommen, sie wird bei leichter liegenden Fällen etwa die Hälfte eines Monatsnettoeinkommens, beim durchschnittlichen Fall etwa ein Monatsnettoeinkommen, bei schwereren Fällen mehr erfassen.
Mit der Verhängung einer Geldstrafe hat es jedoch nicht sein Genüge. Regelmäßig wird nämlich die Fahrerlaubnis entzogen oder zumindest – bei leichteren Fällen – ein Fahrverbot verhängt. Die mit dem Entzug der Fahrerlaubnis angeordnete Verhängung der Sperrfrist zur Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis beträgt in der Regel sechs bis zwölf Monate. Das bei leichteren Fällen verhängte Fahrverbot wird kaum einmal unter drei Monaten liegen.
Unfallflucht als Verkehrsvergehen wird selbstverständlich im Verkehrszentralregister eingetragen und mit sieben Punkten bewertet, also der höchsten Zahl im Flensburger Punktesystem. Die Eintragung bleibt fünf Jahre vorhanden.

Versicherungsschutz kann verlorengehen

Sich unerlaubt von der Unfallstelle zu entfernen, bedeutet, die gegenüber dem Versicherer bestehende Pflicht zu verletzen, zur Aufklärung des Unfalls beizutragen. Das führt nach § 7 der Allgemeinen Kraftverkehrs-Versicherungsbedingungen (AKB) dazu, daß der Autoversicherer unter Umständen nicht verpflichtet ist, die an und für sich nach dem Versicherungsvertrag geschuldete Leistung zu erbringen. Dabei ist zu unterscheiden nach dem Bereich der Kfz-Haftpflicht- und der Kaskoversicherung.
In der Kfz-Haftpflichtversicherung bleibt der Versicherer dem geschädigten Dritten gegenüber leistungspflichtig. Das bedeutet, daß er dessen Schaden zu ersetzen hat – mit der Ausnahme des § 3 Ziff. 6 PflVG, die den Geschädigten auf Inanspruchnahme eigener Kaskoversicherung verweist. Der eigene Haftpflichtversicherer – und im Ausnahmefall: der fremde Kaskoversicherer – kommt dann jedoch auf den Unfallbeteiligten, der seine Aufklärungspflicht durch unerlaubtes Entfernen von der Unfallstelle verletzt hat, zu und verlangt von ihm Ersatz seiner Aufwendungen.
Im Bereich der Kaskoversicherung bedeutet Leistungsfreiheit, daß eine Kaskoentschädigung nicht gewährt wird.
Sich unerlaubt von der Unfallstelle zu entfernen, lohnt sich also nicht. Es ist mit einem sehr hohen Risiko verbunden, bestraft zu werden und eventuell schwer bestraft zu werden und den Führerschein für etliche Monate zu verlieren. Es kann bedeuten, daß man für den gesamten Schaden, für den eigenen wie den fremden, letztlich selbst aufzukommen hat, was Zahlung von vielen tausend Mark bedeuten kann.
„Unfallflucht" also lohnt sich nicht. Ganz abgesehen davon ist sie aber von allen Straßenverkehrsvergehen möglicherweise das mieseste, moralisch verwerflichste. Denn um eines eigenen, möglicherweise geringfügigen, Vorteils willen nimmt man in Kauf, daß ein anderer, vollkommen Unschuldiger und Unbeteiligter, einen Schaden davonträgt, der in aller Regel und im Hinblick auf das Reparaturpreisniveau mindestens mehrere hundert, aber möglicherweise mehrere tausend Mark betragen kann. Den anderen kann solch unvorhergesehene finanzielle Belastung schwer treffen. Deshalb sollte man, nicht nur wegen der Strafdrohung, sondern auch und in erster Linie aus Rücksicht auf den geschädigten Mitmenschen, sich nicht von der Unfallstelle entfernen – vielleicht sogar in der Hoffnung, daß einem nicht selbst irgendwann einmal das widerfährt, daß man zwar ein beschädigtes Fahrzeug, aber keinen Schädiger vorfindet. □

Rum-reise(rs)



Informationen

Aber natürlich weiß es eh schon jeder, daß der „Auslandsurlaub 1981 deutlich teurer" wird. Aber eben nicht nur der. Denn was bitteschön wird denn nicht teurer. Was provoziert nicht die ängstliche Alltags-Frage: Wo soll das bloß hinführen?
Was uns die Wirtschafts- und Touristik-Fachleute der „Commerzbank" pessimistisch so darstellen, daß Sensible auf die Idee kommen könnten, man wolle uns nahelegen, unser Urlaubsgeld doch lieber im eigenen Land auszugeben, das enthält trotz Negativformulierung immer noch einen Lichtblick: „Nur noch wenige Urlaubsländer winken mit Preisvorteilen." Immerhin.
Gewunken wird mit paritätischen Vorteilen. Also jenen, von denen wir sagen: Dort ist unser Geld halt noch was wert. Dort ist der Gegenwert an Waren und Leistungen pro D-Mark noch höher.
Weil dieser Kaufkraft-Vorteil nun aber immer seltener und die Länder immer weniger werden, in denen so Einladendes geboten wird, könnten jene in die berühmte Röhre gucken, die sich zu spät für ein Quartier in diesen Spar-Zonen entscheiden. Zumindest könnten sie auf die Vorzüge der Qual der Wahlmöglichkeiten verzichten müssen. Damit das nicht Sie sind: Lesen Sie aufmerksam die nachfolgende Liste der „Commerzbank". Wir haben sie so umgestellt, daß Sie in der Rubrik „Frühjahr 1981" ganz oben das Land finden, nämlich Jugoslawien, in dem Sie für die D-Mark noch am meisten bekommen. Was nachfolgend unter den Wert 1.00 abbröckelt – das wird als Urlaubsland um so teurer, je kleiner die Zahl wird. Großbritannien ist danach in dieser Liste das für uns teuerste Reise- und Urlaubsland, gefolgt von Dänemark und der Schweiz.
Meint kommentierend die „Commerzbank": „Die Zeiten billiger Auslandsreisen sind nach neuen Berechnungen weitgehend vorüber." Ja, Sie sehen es ja selbst: Nur noch Jugoslawien und Italien „bieten einen deutlichen Preisvorsprung gegenüber dem Urlaub im eigenen Land".
Den deutschen Urlauber scheint's wenig zu jucken. Urlaub, insbesondere der Auslandsurlaub, darin sind sich die Touristik-Fachleute weitgehend einig, das ist eben doch weit mehr als nur Erholung im klassischen Sinne. Urlaub, das ist halt auch die Erfüllung eines Traums, einer Sehnsucht. Und dafür gehen die Bundesrepublikaner auch ans Eingemachte; dafür – wird auch das Sparbuch geplündert. Denn, sagen sich die meisten . . .

. . . Das Geld wird eh immer weniger wert. Andererseits wird's „draußen" immer teurer. Auch hier und dort immer unruhiger. Zum Teil gar desolat. Hinzu kommt, daß zu Hause immer intensiver und nachhaltiger vorwurfsvoll davon die Rede ist, daß wir, die Auslandsurlauber, viel zu viel Geld über die Grenzen schleppen.

Kaufkraft einer Urlaubs-D-Mark im Ausland

	Winter 79/80	Sommer 1980	Frühjahr 1981
Jugoslawien	1,39	1,68	1,47
Italien	1,32	1,26	1,18
Luxemburg	1,20	1,16	1,15
Niederlande	1,04	1,02	1,01
Österreich	1,02	1,00	0,99
Frankreich	1,06	1,00	0,95
Spanien	0,98	1,00	0,92
Schweiz	0,83	0,83	0,82
Dänemark	0,86	0,82	0,79
Großbritannien	1,07	0,94	0,72

Horch, was kommt von draußen rein!

Es draußen statt drinnen auszugeben. Was nicht zuletzt ganz erheblich zur Verdichtung unseres hinlänglich bekannten Zahlungsbilanz-Problems beitrage. Weshalb es manchem Bonner Haushaltspolitiker arg jucken mag, das Gegenteil von dem zu tun, was sie besänftigend sagen: I wo, es ist keinesfalls daran gedacht, den Urlauber an die kurze Leine zu nehmen. Die nur bis an Deutschlands Grenzen reicht. Sagen die da oben. Mit der berüchtigten Zaunlatte wiesen sie uns „nur" darauf hin, daß wir mit unserer ungestillten Fernsucht halt die gesamtwirtschaftlichen Ordnungsüberlegungen störend beeinflußen. Und sie setzen damit wohl auf die allseitige Kenntnis des Sprichworts: Wer nicht hören will, muß fühlen!
Wie lange, wie oft, werd' ich mir also, nicht nur der steigenden Preise wegen, noch eine Auslandsreise leisten können? Zu viele Fragen aus Zweifeln nagen, als daß es nicht verständlich wäre, warum 1981 noch mehr Bundesdeutsche als im Vorjahr – im Ausland ihren Urlaub verbringen wollen. Wenn's stimmt, was vorwiegend Veranstalter prognostizieren. Selbst wenn dies nur ein Köder sein sollte: Ist er nicht eine volkswirtschaftliche Delikatesse gegenüber der magenverstimmenden Brühe der Miesmacherei? Die das Gegenteil von dem bewirkt, was notwendig ist: Zuversicht in den Wert und die Stabilität unserer D-Mark. Läßt sich diese vorzeigenswerte Eigenschaft nur dadurch erhalten oder verbessern, daß wir unsere Auslands-Urlaube einschränken, dann sollte man dies klar und deutlich sagen. Es gleichzeitig glaubhaft begründen. Und Anreize schaffen, wie zum Beispiel jene zum Tempo der Vernunft. Hier wie da aber ist es notwendig, Einsicht und Vernunft nicht zu strapazieren. Schließlich wurde doch lange genug auch diese Rechnung aufgemacht: Mit den Urlauber-Milliarden können die vereinnahmenden Länder bei uns (mehr) einkaufen, was dem für uns so existentiell wichtigen Export zugutekommt. Nur wenige werden deshalb ins Ausland gereist sein. Dennoch, oder gerade deshalb, bedarf die ziemlich zackige Kehrtwendung einer einleuchtenden Begründung, soll sie den gewünschten Erfolg haben. Mit dem schurigelnden einfach verordnen, von oben herab, ist beim erwachsen gewordenen Bundesbürger nicht mehr viel zu machen. Darüber sollten die Verantwortlichen man schnell nachdenken, bevor sie zu weiteren Zwangsmaßnahmen oder Maßnahmen aus Zwang verleitet werden. Das schon fast Masche gewordene Gerede vom ebenso fürsorglichen wie erzieherischen Nutzen drastischer Preiserhöhungen, hier und da und dort, das ist mittlerweile selbst für Einfältige ausreichend durchsichtig geworden. Deshalb: je unpopulärer eine notwendige Maßnahme ist, desto aufrichtiger sollte sie begründet werden. Desto freimütiger auch. Aber vorher. Und das frühzeitig.
Warum nur treibt man derartige Dinge so oft bis an den Rand zur dann anhaltenden Unglaubwürdigkeit? Wie das einmal mehr bei der den Urlaub arg verteuernden Benzinpreis-Treiberei der Fall ist. Bei der man den Eindruck nicht los wird, daß diese Hochsprung-Akrobaten geradezu übermütig den Fall auf die Schnauze riskieren. Denn was ist, wenn der Autofahrer aus dem Schock der ersten Tankbefüllung nach der geplanten Erhöhung der Mineralölsteuer die Konsequenzen zieht? Und genau das tut, was zur Begründung dieses Zupacker-Streichs mit herhalten soll? Wenn er also tatsächlich momentan unvorstellbar sparsam mit dem Kraftstoff umgeht? Dann kommt doch die zur superdringlichen Verbesserung der Haushaltslage notwendige Summe nicht rein!

Und dann? Sind sich diese Hinlanger so sicher, daß der Autofahrer um des Autofahrens willen jede Art von Auspressdruck hinnimmt?

Macht man etwa gar diese Rechnung auf? Der auto-mobile Pendler muß in einer für die Steuereinnahmen ausreichenden Zahl sein Fahrzeug auch bei Benzin-Höchstpreisen weiter benutzen. Weil er zum Beispiel in einem mit Massen-Verkehrsmitteln nicht oder schlecht versorgten Gebiet wohnt!

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist dann eine feine Sache, wenn diese gut erreichbar sind und in ausreichender Dichte verkehren. Und wenn man nur für eine oder zwei Personen bezahlen muß. Denn jeder „Haushaltsvorstand" weiß: Je größer die Familie, desto kostengünstiger die Nutzung des sowieso vorhandenen Autos.

Diese Denk- und Rechenweise ist natürlich auch jenen bekannt, die es nun mal ganz genau wissen wollen, wann's dem Autofahrer nun wirklich zu viel wird. Bis dahin fließt allem Anschein nach noch jede Menge Benzin-Steuer in die trocknen Budget-Bassins des Staates. Schon, weil man sicher auch dies einkalkuliert hat.

Das Auto ist immer noch das für eine mehrköpfige Familie kostengünstigste Transportmittel in den Urlaub. Trotz der gewaltigen Benzinpreis-Schübe im In- wie im Ausland, nahm in der Urlaubs-Saison '80 die Zahl derer zu, die mit dem eigenen Auto wegfuhren. Schon des Komforts wegen wird sich daran wenig ändern. Was sich ändern könnte, das wäre eine Einschränkung für den Autofahrer, für das gierige Steuergeld-Monster Staat wär's ein Lekkerbissen. – Wieso das?

„Der weiterhin reisewillige Urlauber hat im wesentlichen drei Anpassungsmöglichkeiten", um den Preissteigerungsdruck für sich zu lindern, stellte Dr. Dieter Stockburger vom Fremdenverkehrsverband München–Oberbayern auf einem Symposium fest, das im Herbst des vergangenen Jahres im „Hotelpark Der Allgäu Stern" in Sonthofen stattfand. Der excellente Fachmann stützt sich dabei auf empirische Daten und eigene Erfahrungen. Ergebnis: „Die durchschnittliche Reiseentfernung wird geringer." Das heißt, man fährt nicht mehr so weit und – als weitere Einsparungsmöglichkeit – nicht mehr so lange in Urlaub. Das bedeutet weiter: Mehr Urlauber bleiben innerhalb der Landesgrenzen und sorgen damit für mehr Steuereinnahmen. Und dies auch dann, wenn sie die dritte Anpassungsmöglichkeit nutzen. Wenn sie ihr Anspruchsniveau etwas reduzieren indem sie auf Serviceleistungen durch Dritte verzichten. Also zum Beispiel kein Hotel, sondern ein Ferienhaus oder eine Ferienwohnung als Domizil wählen. Liegt dies innerhalb der Bundesrepublik, dann kommt auch dieser Posten in den steuergeldpressenden Griff der Bonner. Und gleich noch einer dazu: Es muß eingekauft werden. Hier – nicht „draußen".

Kurzum, die angekündigten Ohrfeigenpreise für Kraftstoffe könnten für den Herrn Finanzminister zu einer raffiniert ausbaldowerten Steuergeldsummierung führen. Wenn sich der wütend gewordene Autofahrer nicht mehr so verhält wie nach den bisherigen Preiswatschen. Nämlich nur maulend, ansonsten aber gleichgültig zahlend. Soll der angedrohte Preisschlag etwa gar deshalb so umhauend ausfallen? Weil nur so von einer notwendigen Vielzahl zu erwarten ist, daß sie ihr Geld zu Hause ausgibt! Das Argument, man wolle über den Preis zu weiteren Kraftstoff- und Energie-Einsparungen zwingen, es ist für mich scheinheilig-unehrlich. Denn natürlich weiß auch das ein jeder: Die für den Staat bisher problemloseste Zapfmöglichkeit für Steuergelder bietet der Autofahrer. Man konnte ihn folgenlos ausnutzen. So, daß sich gar mancher schon regelrecht daran gewöhnt hat. Nur: Werden sich die Autofahrer auch folgenlos mißbrauchen lassen? Werden sie planmäßig hinnehmen, was man ihnen diesmal zumutet, weil's sonst arg finster wird?

Und was ist, wenn die Autofahrer nun wirklich drastisch sparen. Werden dann nicht gerade die Multis wieder zuschlagen, weil sonst deren Gewinnrechnung wieder nicht aufgeht? Der Aufruf Energie und Treibstoff zu sparen – änderte doch nichts an der rasenden Preisentwicklung. Weder bei den Multis noch bei Vater Staat. Natürlich weiß auch das ein jeder.

Wehe den politisch Verantwortlichen, die sich da verrechnet haben könnten. In ihrer Haut möchte ich nicht stecken.

Ihr

Hannes Rumreiser

Unseren Bestellschein finden Sie auf Seite 77.

Zum Marionetten-theater degradiert?

EG-Ministerrat ignoriert wichtige Vorlagen



Wenn immer der Straßenverkehr zur Diskussion steht, sollte der Mensch das Maß aller Dinge sein und im Mittelpunkt der Überlegungen und Alternativen stehen. Von dieser Auffassung läßt sich auch der Verkehrsausschuß des Europa-Parlaments leiten. Das sichert seiner Arbeit das erhoffte Vorwärtskommen. Doch dem stellen sich, für den kritischen Beobachter unbegreiflich, gar manche Hürden in den Weg. Alle Bemühungen der Euro-Verkehrsexperten, so vernimmt man mit einiger Verwunderung, werden gebremst durch die Tatenlosigkeit des Ministerrates, des Verkehrsminister-Gremiums der EG-Länder.

Bei einem kürzlich in Rouen (Nordfrankreich) gehaltenen Vortrag unterstrich der Vorsitzende des Euro-Verkehrsausschusses, der Bonner Verkehrspolitiker Horst Seefeld, daß es nunmehr höchste Zeit sei, die Verkehrsminister „durch dauerndes Drängen und lauten Protest aller am europäischen Verkehr Interessierten zu mehr Aktivität zu zwingen, als sie bisher für die Gemeinschaft erbracht hätten."

Vor allem sollten sie sich verpflichtet fühlen, endlich zu dem im vergangenen Jahr vorgelegten Vorschlag des Europaparlaments über die Entwicklung einer gemeinsamen Verkehrspolitik Stellung zu nehmen. Es könne nicht länger stillschweigend hingenommen werden, daß die von seinem Ausschuß erarbeiteten Initiativ-Berichte, beispielsweise zum grenzüberschreitenden Straßenverkehr, zur Verbesserung der Alpenübergänge sowie zur Erhöhung der Luft- und Straßensicherheit, „in den Schubladen des Ministerrates verschwinden und zum Teil seit Jahren ohne Antwort bleiben."

Seefeld bezeichnete das Verhalten des Ministerrates gegenüber den gewählten Parlamentariern als ungebührlich. Die Verkehrsminister der zehn EG-Länder wurden daher von ihm

aufgefordert, endlich politischen Willen durch Entscheidungskraft zu demonstrieren. Als eine weitere wichtige Aufgabe nannte er die Steuerharmonisierung in der EG. „Eine gemeinsame Verkehrspolitik ohne Harmonisierung der wichtigsten verkehrsspezifischen Steuern, nämlich der Mineralöl- und Kfz-Steuer, ist ein Unding.“ Tatsächlich läßt sich feststellen, daß die Gemeinschaft auf diesem Gebiet bislang noch keinerlei Fortschritte erzielt hat.


Horst Seefeld, Vorsitzender des Euro-Verkehrsausschusses, greift die europäischen Verkehrsminister scharf an. Foto: Archiv

Grundsätzlich ist zu bedauern, daß im Gemeinschaftsbereich dem Abbau von Handelshemmnissen offensichtlich mehr Priorität eingeräumt wird als der Verkehrssicherheit, die immer nur an zweiter Stelle rangiert. Ein derartiges Verfahren widerspricht jeder Logik. Auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit ist die gegenwärtige Lage aber besonders enttäuschend und bedrückend. Seit der Herausgabe eines Memorandums hierzu, im Jahr 1971, hat die Kommission nichts Konkretes unternommen. Als Entschuldigung wird angeführt, daß der Personalbestand der Generaldirektion Verkehr der Kommission hoffnungslos unterbesetzt und deshalb kein Mitarbeiter für Sicherheitsfragen zur Verfügung sei. Unglaublich, aber leider Realität! Für die Behandlung der Agrarprobleme gibt es Beamte mehr als genug, doch zum Schutz von Menschenleben im Straßenverkehr ist bei der EG-Kommission – zumindest in der Generaldirektion Verkehr – keiner so richtig damit befaßt.

Das Europa-Parlament hat zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zwar regelmäßig an Rat und Kommission appelliert, aber bislang ohne sichtbaren Erfolg. In diesem Zusammenhang erinnert Seefeld an einen Initiativbericht über den Einbau von Verbundsicherheitsglas in Kraftfahrzeugen: „Auch dieses Bemühen hat keine weiteren Konsequenzen gehabt – die Regierungen schleppen auch dieses Thema seit mehreren Jahren im Ministerrat vor sich her.“

Fest steht, daß eine bedeutungsvolle Verringerung der Zahl der Todesfälle und Verletzten in der Europäischen Gemeinschaft nur dann erreicht werden kann, wenn zwingende Maßnahmen folgen, zum Beispiel im Zusammenhang mit dem sogenannten Dreipunkte-Sicherheitssystem, das heißt: Windschutzscheiben aus Verbundsicherheitsglas, Kopfstützen und Sicherheitsgurte.

Was Verkehrseuropäer Nummer eins, Horst Seefeld, erwartet, ist keine totale Gleichmacherei, um Erfolge zu erzielen, oder Harmonisierung um der Harmonisierung willen. Aber es gibt Bereiche, da kann in allen EG-Ländern vernünftigerweise nur gleich gehandelt werden, wenn man überhaupt Erfolge erzielen will.

Heute spielt der grenzüberschreitende Verkehr für die Beweglichkeit der Europäer im Rahmen der ihnen garantierten Freizügigkeit eine wesentliche Rolle. Deshalb muß gerade hier, wo jährlich Millionen Menschen mit dem Auto von Land zu Land reisen, ein Mindestmaß an Sicherheit garantiert werden.

Wenn die Kommission der Europäischen Gemeinschaft ihre Generaldirektion Verkehr künftig personell nicht besserstellt, wird der längst fällige Schritt nach vorn ausbleiben. Die neue Kommission sollte deshalb sehr schnell alle Dienstbereiche durchforsten, einige Beamte versetzen und deren Tätigkeitsgebiet verändern. Im Verkehrsbereich – und hier besonders bei der Durchsetzung von mehr Sicherheit – werden dringend fähige Köpfe benötigt.

Diese zwingende Forderung Seefelds zu realisieren, ist das Gebot der Stunde. Nimmt man sie auf die leichte Schulter, könnte sich das gut eingespielte Ensemble der im Verkehrsausschuß tätigen Experten gar bald zu einem Marionettentheater deklassiert fühlen, dem an weiteren Aufführungen die Lust vergeht. Wolfgang Hocke

So macht Europa 1981 Sommerferien – Wann sind die Urlaubsströme unterwegs?

Land	erster u. letzter Ferientag	JUNI	JULI	AUGUST	SEPTEMBER
Baden Württemberg	09.07. 22.08.		9. 7.	22. 8.	
Bayern	30.07. 14.09.		30. 7.		14. 9.
Berlin	02.07. 15.08.		2. 7.	15. 8.	
Bremen	02.07. 15.08.		2. 7.	15. 8.	
Hamburg	29.06. 08.08.	29. 6.		8. 8.	
Hessen	25.06. 05.08.	25. 6.		5. 8.	
Niedersachsen	02.07. 12.08.		2. 7.	12. 8.	
Nordrhein-Westfalen	23.07. 05.09.		23. 7.		5. 9.
Rheinland-Pfalz	19.06. 01.08.	17. 6.		1. 8.	
Saarland	19.06. 01.08.	17. 6.		1. 8.	
Schleswig-Holstein	25.06. 05.08.	25. 6.		5. 8.	
eigener Urlaub					
Belgien	01.07. 31.08		1. 7.	31. 8.	
Dänemark	18.06. 12.08.	18. 6.		12. 8.	
Italien	20.06. 09.09.	20. 6.			9. 9.
Niederlande	04.07. 30.08.		4. 7.	30. 8.	
Österreich	04.07. 12.09.		4. 7.		12. 9.
Schweiz	27.06. 29.08.	27. 6.		29. 8.	

auto club ACE europa

GUV Großes Lastwagen-Turnier

Am 9. und 10. Mai 1981 findet das schon fast traditionelle Lkw-Geschicklichkeitsturnier der GUV auf dem Carnaper Platz in Wuppertal statt. Aufgrund des enormen Erfolges des Turniers am 17./18. Mai 1980 in Wuppertal ist es allen Beteiligten Verpflichtung und Auftrag, diese Veranstaltung, die weit über die Stadtgrenzen Wuppertals hinaus Beachtung gefunden hat, zur liebgewordenen Tradition werden zu lassen. Es ist nicht nur Aufgabe von GUV, ACE und ÖTV, die beruflichen und fachlichen Interessen der Kraftfahrer zu vertreten. Es muß auch Aufgabe der beteiligten Organisationen sein, mit dem fachlichen Können von Berufskraftfahrern an die Öffentlichkeit zu treten und unter Beweis zu stellen, welche Schwierigkeiten Berufskraftfahrer haben, ihre schweren Fahrzeuge durch den immer komplizierter werdenden öffentlichen Straßenverkehr zu lenken. Desgleichen soll durch solch eine Veranstaltung die Verbundenheit zwischen Pkw-Fahrern und Lkw-Fahrern gefördert werden. Im Vorfeld solcher Veranstaltungen muß deutlich gemacht werden, daß der überwiegende Teil aller Waren und Güter mit Lkw auf der Straße transportiert wird. Dem Lkw-Fahrer ist somit eine bedeutende Funktion innerhalb unseres Wirtschaftssystems zuzumessen. Durch gewerkschaftliche und fachliche Betreuung der ÖTV und GUV soll erreicht werden, den Standort des Lkw-Fahrers innerhalb unserer Gesellschaft deutlicher hervorzuheben.

Während des Turniers werden Disziplinen für Lkw der Führerscheinklasse II, Lkw der Führerscheinklasse III und Omnibusse angeboten. Soweit Interesse vorherrscht, werden auch in den genannten Disziplinen Mannschaftswertungen vorgenommen.

Dem Placierten winken wertvolle Pokale. Die Siegerehrung findet später in einem würdigen Rahmen statt.

Während des gesamten Turniers stehen Kolleginnen und Kollegen der ÖTV, GUV und des ACE mit Rat zur Verfügung. Ein Beiprogramm für alle Turnierteilnehmer, deren Angehörige und Interessierte wird angeboten.

Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe im DGB Hauptverwaltung
7000 Stuttgart 1 Calwer Straße 17 Telefon (0711) 22 59 28

Teilnahmeerklärung/Einzugsermächtigung

Bitte an die nächste Geschäftsstelle einsenden

Ab ______________ beantrage ich meine Teilnahme an der Betreuung durch die Gewerkschaftliche Unterstützungseinrichtung für Verkehrsberufe, nach Maßgabe ihrer Unterstützungsordnung.

☐ Jahresbeitrag 25,– DM (mit berufsbezogenem Verkehrs-Rechtsschutz) * nach § 2 der Unterstützungsordnung
oder
☐ Jahresbeitrag 16,– DM (ohne berufsbezogenen Verkehrs-Rechtsschutz) * nach § 2 Ziff. 2, Buchst. d) bis i) der Unterstützungsordnung

* Zutreffendes ankreuzen

Persönliche Angaben (bitte Druckschrift)

Name ______________ Vorname ______________

geboren am ______________

Straße und Hausnummer ______________

Postleitzahl und Wohnort ______________

Mitglied welcher DGB-Gewerkschaft ______________

Hiermit ermächtige ich die ACE-Wirtschaftsdienst GmbH widerruflich, zu Lasten meines bei nachstehendem Geldinstitut geführten Kontos, jeweils bei Fälligkeit, den satzungsgemäßen GUV-Jahresbeitrag mittels Lastschriftbeleg einzuziehen.

Weist mein Konto die erforderliche Deckung nicht aus, ist das kontoführende Geldinstitut nicht zur Zahlung verpflichtet.

Geldinstitut ______________

Bankleitzahl ______________

Konto-Nr. ______________

Datum ______________ Unterschrift des Antragstellers ______________

Unseren Bestellschein finden Sie auf Seite 77.

Wo man sich trifft

ACE-REGION BERLIN
Kleiststraße 19–21
1000 Berlin 30
Telefon (0 30) 2 11 90 31

Berlin
Clubabend am 26. März, 19 Uhr, Kleiststraße 19-21, DGB-Haus, Thema: Risiko und Haftung bei beruflichen Fahrten mit Dienstfahrzeug und eigenem Auto

ACE-REGION NORD
Besenbinderhof 57
2000 Hamburg 1
Telefon (0 40) 2 80 21 64/5

Cuxhaven
Mitgliederversammlung am 9. April, 19 Uhr, Lehmkuhle 2, ÖTV-Saal, Thema: Innerstädtische Verkehrsprobleme in Cuxhaven

Dithmarschen
Mitgliederversammlung am 18. März, 19.30 Uhr, Brunsbüttel, Wurtleutetweute 54, Gaststätte „Hansa-Treff", Thema: Das Neueste vom ACE

Flensburg
Mitgliederversammlung am 24. März, 19.30 Uhr, Südermarkt, Gewerkschaftshaus, Thema: Verkehrsprobleme in Flensburg, Mitglieder fragen – ACE nimmt Stellung · Sprechstunden jeden ersten und dritten Donnerstag im Monat, 17 bis 18 Uhr, DGB-Haus, Zimmer 314. Am 1. Mai, 10 Uhr: Infostand während der DGB-Maiveranstaltung

Hamburg
Clubabend am 25. März, 19 Uhr, Besenbinderhof 57, Gewerkschaftshaus, Thema: Urlaubsreisen mit dem Auto · Clubabend am 28. April, 19 Uhr, Klaus-Groth-Straße 1, Schulungsraum der IG BSE, Filmvorführungen „Morgen beginnen die Ferien" und „Mit dem Wagen in den Bergen"

Pinneberg
Mitgliederversammlung am 17. März, 19.30 Uhr, Elmshorn, Schulstraße 3, DGB-Haus, Thema: Filmvorführung, Jahresbericht

Sylt
Mitgliederversammlung am 27. März, 20 Uhr, Westerland/Sylt, Neue Straße 1, Gaststätte „Zum Herrenhäuser"

ACE-REGION RHEINLAND
Friedrich-Ebert-Straße 40
4000 Düsseldorf
Telefon (0211) 35 37 41

Düsseldorf
Mitgliederversammlung am 2. April, 18 Uhr, Friedrich-Ebert-Str. 34-38, DGB-Haus, Thema: Rechtsprobleme beim An- und Verkauf eines Pkw

ACE-REGION WESTFALEN
Ostwall 17–21
4600 Dortmund
Telefon (0231) 52 81 88

Bochum
Clubabend am 29. April, 17 Uhr, Klarastraße 10, Gaststätte „Ufer", Thema: Aktuelles Verkehrsrecht

Borken-Bocholt
Mitgliederversammlung am 30. März, 19 Uhr, Alfred-Flender-Straße, Gaststätte „Glocke", Thema: Vorstandswahlen

Castrop-Rauxel
Clubabend am 31. März, 19 Uhr, Wartburgstraße, Gaststätte „Kleinalstede", Thema: Clubleistungen · Besichtigung der Feuerwehr am 19. Mai, 18 Uhr, Frebergstraße 1

Coesfeld-Dülmen
Mitgliederversammlung am 2. April, 19 Uhr, Dülmen, St.-Barbara-Haus

Dortmund
Clubabend am 31. März, 19 Uhr, Gaststätte „Franziskaner", Thema: Änderungen der StVO

Ennepe Ruhr
Clubabend am 30. April, 19.30 Uhr, Gevelsberg, Großer Markt 9, DGB-Haus, Thema: Vortrag über Verkehrssicherheit

Gelsenkirchen
Mitgliederversammlung am 23. März, 19 Uhr, Gabelsberger Straße 12, DGB-Haus, Thema: Änderung der StVO

Gütersloh
Clubabend am 7. April, 19.30 Uhr, Berliner Straße, Gaststätte „Handelshof", Thema: Neue Tarife bei der Kfz-Haftpflicht, Mitglieder fragen – ACE antwortet

Hamm
Clubabend am 24. März, 19 Uhr, Gaststätte „Deutsche Eiche", Thema: Voll- und Teilkaskoversicherung, Ausfallentschädigung

Herne
Clubabend am 18. Mai, 19 Uhr, Neustraße, Kolpinghaus, Thema: Urlaubsvorbereitung mit dem Auto

Ibbenbüren
Mitgliederversammlung am 5. Mai, 19 Uhr, Osnabrücker Straße, Gaststätte „Leugermann"

Iserlohn
Clubabend am 7. April, Hans-Böckler-Straße 65, Hotel „Brauer", Thema: Aus der Praxis eines Rechtsanwaltes · Sprechstunde am 5. Mai, 19 bis 20 Uhr, Hans-Böckler-Straße 65, Hotel „Brauer", Anmeldung zum Technischen Dienst

Kreuztal
Informationsnachmittag für El-

tern am 14. Mai, 15 Uhr, Kreuztal-Buschhütten, Buschhüttener Straße 91, Turn- und Festhalle, Thema: Kind und Verkehr

Lippe
Clubabend mit Jubilarehrung am 24. März, 19.30 Uhr, Detmold-Hiddesen, Friedrich-Ebert-Straße 55, Erholungsheim „Frische Quelle", Thema: Verkehrspolitik in der BRD

Lüdenscheid
Clubabend am 9. April, 19 Uhr, Rathausplatz 23, Sitzungssaal der Volksfürsorge, Thema: Autobereifung

Minden-Lübbecke
Clubabend am 26. März, 19.30 Uhr, Minden, Königstraße, Gaststätte „Kaisersaal", Thema: Unfallrettungswesen, Mitglieder fragen – ACE antwortet

Münster
Mitgliederversammlung am 19. März, 19 Uhr, Mecklenbeck, Dingbänger Weg, Gaststätte „Täpken", Thema: Änderungen der StVO

Osnabrück
Clubabend am 23. April, 19.30 Uhr, Schützenstraße, Gaststätte „Welling", Thema: Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, Verschiedenes

Paderborn
Mitgliederversammlung und Jubilarehrung am 31. März, 19.30 Uhr, Hatzfelder Straße 45, Hotel „Nachtigall", Thema: Generalverkehrsplan

Recklinghausen
Mitgliederversammlung am 14. Mai, 19 Uhr, Marl, Hochstraße 33, Gaststätte „Zum Stadion", Thema: Rechtsfragen

Schwerte
Clubabend am 12. Mai, 19 Uhr, Rosenweg 47, Haus „Schneider", Thema: Clubleistungen, Anmeldung zum TD-Dienst · Clubabend am 14. Mai, 19 Uhr, Schwerte-Holzen, Rosenweg 47, Thema: Verkehrssicherheit, Anmeldung zum Technischen Dienst

Siegen
Clubabend am 2. April, 19 Uhr, Kreuztal-Buschhütten, Buschhüttener Straße 91, Turn- und Festhalle, Thema: Filmvortrag über Verkehrssicherheit

Soest-Lippstadt
Clubabend am 2. April, 19 Uhr, Lippstadt, Gaststätte „Lippischer Hof", Thema: Änderungen der StVO

Unna-Lünen Kamen
Mitgliederversammlung am 17. März, 19 Uhr, Lünen, Borkerstraße, Feuerwache

Warstein
Clubabend am 7. Mai, 19 Uhr, Gaststätte „Bergklause", Thema: An- und Verkauf von Gebrauchtwagen

Witten
Clubabend am 25. März, 18 Uhr, IGM-Haus, Thema: Unfallflucht · Clubabend am 6. Mai, Hans-Böckler-Straße, Gewerkschaftshaus, Thema: Bremsen

ACE-REGION MITTE
Hans-Böckler-Straße 1
6800 Mannheim
Telefon (06 21) 2 73 60

Darmstadt
Jahreshauptversammlung und Clubabend am 31. März, 18 Uhr, Rheinstraße 50, DGB-Haus, Thema: Bericht und Aussprache · Clubabend am 1. April, 18 Uhr, Erbach, Jahnstraße 31, Hotel „Odenwald", Thema: Allgemeine Informationen · Clubabend am 2. April, 18 Uhr, Nauheim, Am Sportfeld 1, Gaststätte „Jahnstuben", Thema: Allgemeine Informationen

Dillenburg
Mitgliederversammlung am 7. April, 18.30 Uhr, Herborn-Burg, Bürgerhaus, Thema: Berichte und Film

Fulda
Sprechstunden an jedem letzten Montag im Monat von 14 bis 17 Uhr, Goethestraße 11, Gewerkschaftshaus

Hersfeld-Rotenburg
Mitgliederversammlung am 2. April, 17 Uhr, Bebra, Hersfelder Straße 1, Hotel „Röse", Thema: Neue StVO, Mitgliederehrung

Main-Kinzig
Jahreshauptversammlung am 8. April, 17 Uhr, Hanau, Freiheitsplatz 6, DGB-Haus, Thema: Berichte, Referat eines Rechtsanwaltes

Marburg-Biedenkopf
Sprechstunde jeden ersten Mittwoch im Monat, 16 bis 18 Uhr, Marburg, Gisselberger Straße 2, Gewerkschaftshaus · Sprechstunde jeden ersten Donnerstag im Monat, 16 bis 17.30 Uhr, Biedenkopf, Bahnhofstraße, DGB-Büro

Neustadt
Mitgliederversammlung am 6. April, 19.30 Uhr, Konrad-Adenauer-Straße 31 a, DGB-Filmsaal, Thema: Neuwahlen des Kreisvorstandes

Trier
Sprechstunde am 25. März, 15. April und am 13. Mai, 15 bis 17 Uhr, Petrusstraße 31, Gewerkschaftshaus

Speyer-Germersheim
Mitgliederversammlung am 29. April, 19 Uhr, Speyer, Herdstraße 21, Gaststätte „Zum Weißen Tor", Thema: Neuwahl des Kreisvorstandes, Jahresbericht, Mitgliederehrung

Wetterau
Mitgliederversammlung am 3. April, 18.30 Uhr, Florstadt, Bürgerhaus, Thema: Neuwahlen

ACE-REGION SÜDWEST
Calwer Straße 17
7000 Stuttgart 1
Telefon (07 11) 22 14 47

Böblingen
Clubabend am 3. April, 19.30 Uhr, Sindelfingen, IG-Metall-Haus, Thema: Was ist beim An- und Verkauf von Autos zu beachten?

auto club ACE europa

Der ACE-Ferienhit auf Rädern: Caravan-Ferien!

Der preiswerte „alternative" Vor- und Nachurlaub:





Noch Plätze frei in der Vorsaison (Mai + Juni) und ab September:

Österreich:
Camping Prilau

Zell am See

Im international bekannten Ferienort stehen 10 neue ACE-Wohnwagen am See. Gepflegter Standplatz. Wasser, Berge, Wanderpfade gleich vor der Tür. Wohnwagen Typ 660 für 5 Personen ab DM
395,--
pro Woche und Wohnwagen





Aquitanien/Frankreich:
Claouey-Les Bains
Camping

Les Viviers

Herrliche Urlaubstage am Atlantik an der Buch von Arcachon. Bewaldete Dünen schützen vor Meereswind. Privat-Sandstrand am Binnensee. Gutes Restaurant. 5 Minuten zum FKK-Strand.
Wohnwagen Typ Adria für 4 Personen ab DM **425,--**
Wohnwagen Typ Europa für 5 Personen ab DM **475,--**
pro Woche und Wohnwagen

informieren, buchen, hinfahren!

Lido di Pomposa/Italien:
Camping

Vigna sul Mar

Direkt am 2 km langen Sandstrand der Adria. Ausgewählte Stellplätze zwischen Weinstöcken und schattenspendenden Bäumen. Bestens ausgestatteter Platz: Restaurants, Selbstbedienungs-Obst- und Gemüseladen. ACE-eigene Caravans.
Wohnwagen Typ 525 für 4 Personen ab DM **390,--**
Wohnwagen Typ 660 für 5 Personen ab DM **425,--**
pro Woche und Wohnwagen

... Ihr Haus auf Rädern steht schon da!

BBD

Ein neues Angebot unter den ACE-Studienreisen:

Shalom!
11 Tage Israel

„Historische Kultur"

Eine Reise, die an Erlebnisreichtum ihresgleichen sucht. Unter sorgfältiger Routenplanung, mit sachkundiger Führung besuchen Sie alle historischen Stätten Israels. Bequeme Tagesprogramme, komfortable Transfers, Unterbringung in First-Class-Hotels.... und genügend Zeit zur freien Verfügung.

Termin: 25.10.-4.11.81

Direktflug ab München mit Linienmaschine. Flug, Hotel, Transfers, deutschsprachige Reiseleitung, Halbpension





pro Person **nur DM 2.050,--**
Oktober/November – die beste Jahreszeit für eine Israelreise. Luft ca. 29° C, Wasser ca. 24° C, 8–9 Stunden Sonne am Tag.

Ein Erlebnis! Bitte, unbedingt detailiertes Programm anfordern. Die Ausgewogenheit und sorgfältige interessante Planung der Reiseroute, sowie die lückenlose Sammlung aller historischen Stätten und Sehenswürdigkeiten wird Sie überraschen.

Information und Buchung in allen ACE-Geschäftsstellen!



Ausschneiden und absenden an
ACE Reisedienst GmbH,
Schmidener Straße 233,
7000 Stuttgart 50,
Tel.: (0711) 5067-242/243

Bitte senden Sir mir
- ☐ Ausführliche Information über Studienreise „Israel"
- ☐ Caravan-Ferien „Zell am See"
- ☐ Caravan-Ferien „Les Viviers"
- ☐ Caravan-Ferien „Vigna sul Mar"

Name

Straße/Nr.

PLZ/Ort

Unterschrift

Wo man sich trifft

Esslingen
Jahresmitgliederversammlung am 2. April, 19.30 Uhr, Wendlingen-Unterbohingen, Nürtinger Straße 1, Gaststätte „Löwen"

Friedrichshafen
Sprechstunde jeden ersten Dienstag im Monat, 17 bis 19 Uhr, DGB-Haus

Ostalb
Sprechstunde jeden Donnerstag im Monat, 14 bis 17 Uhr, Aalen, Bahnhofstraße 70, DGB-Haus

Tübingen
Jahresversammlung am 24. März, 19.30 Uhr, Steinlachwasen 26, Rote-Kreuz-Zentrale, Thema: Was ist beim An- und Verkauf von Autos zu beachten?

ACE-REGION SÜD
Schwanthaler Straße 64
8000 München 2
Telefon (089) 537888

Altötting/Mühldorf
Frühschoppen am 5. April, 9.30 Uhr, Burgkirchen, Gasthof „Ofner", Thema: Verkehrsrecht

Ansbach
Clubabend am 7. April, 20 Uhr, Türkenstraße 37, Gaststätte „Fichte", Thema: Quizfragen für alle

Aschaffenburg
Clubabend mit Jubilarehrung am 3. April, 19.30 Uhr, Gaststätte „Ratskeller"

Augsburg
Clubabend am 27. April, Gaststätte „Gewerkschaftshaus"

Bamberg
Clubabend am 24. März, 19.30 Uhr, Herzog-Max-Straße 44, DGB-Haus · Clubabend am 12. Mai, 19.30 Uhr, DGB-Haus, Thema: Urlaub (Film über Jugoslawien)

Coburg
Clubabend am 13. Mai, 20 Uhr, Coburg-Neuses, Gaststätte „Felsenkeller"

Erding
Clubabend mit Jubilarehrung am 9. April, 19.30 Uhr, Bahnhofsrestauration

Erlangen
Clubabend mit Filmvorführung am 18. März, 20 Uhr, Gaststätte „Wöhrmühle" · Clubabend am 15. April, 20 Uhr, Gaststätte „Wöhrmühle", Thema: Soforthilfe

Fürth
Clubabende, Steubenstraße 7, Gaststätte „Zapfenstreich": 7. April, 19.30 Uhr, Thema: Aus der Fürther Kommunalarbeit. 5. Mai, 19.30 Uhr, Thema: Vorstellungen des DGB zur Verkehrspolitik

Grafenwöhr
Clubabend am 27. März, 19 Uhr, Neue Ambergerstraße, Gaststätte „Böhm"

Kitzingen
Clubabend am 20. März, 20 Uhr, Gaststätte „Bayernheim"

Kulmbach
Clubabend am 25. März, 19.30 Uhr, Gaststätte „Ohnemüller", Thema: Gerichte haben entschieden

Landshut
Informationsveranstaltung am 10. April, 18.30 Uhr, Ludmillastraße 15a, DGB-Haus, Thema: Kfz-Haftpflicht und Schadensabwicklung

Lauf
Clubabende in der Gaststätte „Bahnhof rechts der Pegnitz": 16. März, 20 Uhr, Thema: Lohnsteuerjahresausgleich. 13. April, 20 Uhr, Thema: Die heimische Flora. 18. Mai, 20 Uhr, Thema: Die Polizei, Dein Freund und Helfer

Mühldorf
Clubabend mit Jubilarehrung am 19. Mai, 19.30 Uhr, Burghausen, Robert-Koch-Straße, Gaststätte „Müllerbräu"

Münchberg
Jahreshauptversammlung mit Jubilarehrung am 20. März, 20 Uhr, Dr.-Martin-Luther-Straße, Vereinsturnhalle, Thema: Dia-Vortrag

München
Clubabend am 21. Mai, 18 Uhr, Schwanthaler-Straße 64, DGB-Haus, Thema: Bestimmungen bei Auslandsreisen, Sicher mit dem ACE in den Urlaub fahren

Naila
Clubabend mit Tonbildschau am 27. April, 20 Uhr, Gaststätte „Schützenhaus"

Passau
Clubabend mit Jubilarehrung am 24. März, 19.30 Uhr, Danziger Straße 40, Stadiongaststätte

Penzberg
Clubabend mit Jubilarehrung am 12. Mai, 19.30 Uhr, Bürgermeister-Reimmer-Straße 1, Stadthalle

Regensburg
Clubabend am 30. März, 20 Uhr, Richard-Wagner-Straße 2, Gaststätte „Paradiesgarten", Thema: Änderungen in der StVO

Tauberbischofsheim
Mitgliederversammlung am 21. Mai, 19.30 Uhr, Hauptstraße 2, Gaststätte „Hammel", Thema: ACE-Leistungen

Weilheim
Clubabend mit Jubilarehrung am 19. März, 19.30 Uhr, Marienplatz, Hotel „Vollmann"

Wolfratshausen
Informationsveranstaltung am 3. April, 19.30 Uhr, Rathaus-Saal, Thema: Nicht jeder Unfall ist gleich · Informationsveranstaltung am 10. April, 19.30 Uhr, Rathaus-Saal, Thema: Welche Kosten trägt die Verkehrsrechtsschutzversicherung?

Würzburg
Clubabend mit Jubilarehrung am 27. März, 20 Uhr, Berliner Platz 10, Altenclub

Unseren Bestellschein finden Sie auf Seite 77.



Kein Buch mit sieben Siegeln

Nichts gegen ein gepflegtes Amtsdeutsch: Wenn es um Gesetze und Verordnungen geht, muß sich der Journalist in seiner Wortwahl einschränken. Denn was uns als amtlicher Text vorgegeben wird, ist zuvor von vielen Juristen hin- und hergewendet und dutzendmal durchgekaut worden. Aber: Weil viele der offiziellen Texte knochentrocken sind, gehen sie einem auch nicht so leicht runter. Wer weiß dies besser als der Autofahrer oder der Fahrschüler? Mit ihrem neuen Buch wollen die Lenkrad-Redakteure Hans Peter Feddersen und Ernst Bauer den „Weg zum deutschen Führerschein" etwas einfacher machen. So ist denn auch das eigentliche Führerscheinbuch mit 120 Seiten (im Format DIN A5) und rund 140 vierfarbigen Fotos ein lebendig und locker geschriebener Wegweiser. Es soll nicht das Lehrmaterial der Fahrschulen ersetzen – viel eher soll es begleitend und unterstützend wirken.

Da fehlt es nicht an sehr praxisnahen Hinweisen zu so überlebenswichtigen Themen wie „Fahren und Überholen auf der Autobahn". Wer sich mit diesem Kapitel ausführlich beschäftigt, unterstützt mit Sicherheit die aus Zeitgründen oft knappen Autobahnfahrten bei der Vorbereitung zur Führerscheinprüfung. Hier schildern zwei Journalisten ihre Erfahrungen aus vielen tausend Kilometern Praxis, illustriert durch lebendige und einleuchtende Fotos.

Das sehr sauber aufgemachte Ringbuch enthält neben dem Buch (das in einer Seitentasche steckt) vier getrennte Kapitel: Die „notwendigen Behördengänge" werden ebenso geschildert wie wichtige „Tips für Anfänger", beispielsweise beim Kauf eines Gebrauchtwagens.

Und die neueste Fassung der Straßenverkehrsordnung sowie des Fragenkatalogs zur Führerscheinprüfung gehören ebenso dazu. Wie gesagt: Nichts gegen amtliche Texte, man muß ihnen nur das notwendige Drumherum gönnen. Und das hat der ACE-Verlag jetzt getan.

Das komplette Werk ist ab sofort für 32 Mark in allen Geschäftsstellen erhältlich. Es kann auch mit diesem Coupon bestellt werden. Dann kommen noch 2,30 DM für Porto und Verpackung hinzu.

Bestellkarte

Senden Sie mir bitte

☐ Exemplar(e) des Lenkrad-Training gegen Rechnung/ Nachnahme zu.

Name: ____________________

Ort: ____________________

Straße: ____________________

Mitteilungen

Neue Pannenstationen

In folgenden Orten hat sich ein Wechsel ergeben:
Aschaffenburg, Hanauer Straße 78, Telefon (06021) 14702.
Bremen, Kurfürsten Allee 49, Telefon (0421) 4988886.
Offenburg, Otto-Hahn-Straße 16, Telefon (0781) 1200.
In **Düsseldorf** sollten Hilferufe vorübergehend nur an die örtliche Pannenleitstelle **Duisburg,** Telefon (0203) 25151 gerichtet werden.
Ebenso in **Hamm:** Hilfesuchende sollten sich an die Pannenleitstelle **Dortmund,** Telefon (0231) 524152, wenden.

Pannenhilfekurse und Sicherheitstraining

Augsburg
Für das Frühjahr plant der Kreisclub Augsburg einen Pannenhilfekurs, einen Erste-Hilfe-Kurs und ein Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer. Nähere Auskunft erhält man bei der Geschäftsstelle Augsburg, Telefon (0821) 38620.

Essen
Die Geschäftsstelle Essen, Telefon (0201) 230422, nimmt Anmeldungen für Pannenkurse in den Monaten Februar und März entgegen.

Biberach
Pannenkurs am 4. April, 14 Uhr, Memelstraße 1, Firma Reifen-Vergölst.

Hattingen
Pannenkurs am 12. Mai, 17.30 Uhr, Blankensteiner Straße 71, Firma Podlech.

Wolfratshausen
Pannenkurs am 8. Mai, 18.30 Uhr, Pfaffenrieder Straße, Bauhof Industriegebiet.

Darmstadt
Sicherheitstraining am 10. April, 19 bis 22 Uhr, und am 11. April, 8 bis 16 Uhr, in Buseck-Oppenrod. Anmeldungen nehmen folgende Geschäftsstellen entgegen: Darmstadt, Telefon (06151) 891413; Mannheim, Telefon (0621) 27360; Koblenz, Telefon (0261) 33901; Frankfurt, Telefon (0611) 235158/9; Mainz, Telefon (06131) 21977.

Hannover
Sicherheitstraining am 25. April. Anmeldungen und weitere Einzelheiten bei der Geschäftsstelle Hannover, Telefon (0511) 12586.

ACE-Kreise veranstalten Heimatwettbewerb

Die ACE-Kreise **Braunschweig, Wolfsburg, Peine, Goslar** und **Salzgitter** veranstalten vom 1. März bis 15. Oktober einen Heimatwettbewerb. Anmeldungen werden in den Geschäftsstellen Wolfsburg, Telefon (05361) 16368, und Braunschweig (0531) 45071, entgegengenommen. Ebenso veranstalten die ACE-Kreise **Harburg, Stade** und **Winsen** vom 1. Mai bis 30. September einen Heimatwettbewerb. Ausschreibungen sind ab 1. April bei der Geschäftsstelle Hamburg-Harburg, Telefon (040) 7654411, erhältlich.

Bergurlaub nach Jerzens im Pitztal

Vom 5. bis 19. September lädt die ACE-Region Südwest Mitglieder mit ihren Angehörigen oder Freunden zum Bergurlaub nach Jerzens ein. Die Anreise erfolgt mit dem Auto. Der Halbpensionspreis beträgt in der Woche pro Person 185 DM bis 225 DM. Leitung der Bergtouren: H. Kordal, Stuttgart. Anmeldeschluß ist am 15. April. Nähere Auskünfte erteilen die Geschäftsstellen der Region Südwest.

Studienreisen nach Dürnstein

„Drunt in der Wachau . . .“ so lautet die Einladung der Geschäftsstelle Stuttgart zu zwei Studienreisen nach Dürnstein, die vom 3. bis 10. Oktober und vom 10. bis 17. Oktober stattfinden. Die Pauschalpreise für Halbpension betragen 360 bis 500 DM. Anmeldeschluß ist am 15. April. Das ausführliche Programm kann bei der Geschäftsstelle Stuttgart, Telefon (0711) 221447, angefordert werden.

Studienreisen in die UdSSR

In Zusammenarbeit mit den im DGB vereinigten Gewerkschaften führt die Region Südwest zahlreiche Studienreisen in die UdSSR (z. B. Mittelasien, Transkaukasien, Sibirien oder Moskau–Leningrad) durch. Nähere Auskünfte und Reiseprogramme sind bei der Geschäftsstelle Stuttgart einzuholen.

Neue Namen im Kreisclub Holzminden

Hans Heinrich Strege (1. Vorsitzender), Heinrich Lührung (Stellvertreter), Kurt Holz (Schriftführer).

ACE Lenkrad-Automarkt

AUDI

Audi 80 L, beige, 55 PS, 4tür., Radio, 7500 km, VB 12500 DM, v. WA. Tel. 0561/493686.

80 GLS, JW, 85 PS, 4trg. Tel. 08459/383

Audi 80 LS, Bj. 4/80, rot, Tel. 05066/1569

Audi 100 L, 85 PS, kupfermet., 9000 km, von WA, Radio, SD, 15500,– DM, Tel. 0511/631926

Mercedes

230 JW, Extras, 9000 km, Tel. 07031/7928.

Suche **DB JW 200 D,** Tel. 0661/67697 ab 18.00 Uhr

BMW

BMW 520/6, JW, 9000 km, hennarot, Rad. Bavaria-Stereo, 18000 DM, Tel. 08161/65052.

BMW 320 JW, met. mit Extras, Telefon 08734/1468.

OPEL

Rekord S, polarweiß, 2türig, Bj. 4/78, 100 PS, 59500 km, zum 4/81, Tel. 040/3572707.

VW

Jetta LS, Bj. 80, 70 PS, 4 Türen, ca. 10000 km, inarissilber-met., Radio, Anhängervorr., Kopfstützen hinten, verschl. Kraftstoffbeh. Tel. 05361/75104.

Jetta GLS, Automatic, Tel. 05682/9228.

Jetta LS, Bj. 3/80, silbermetallic, SKD, VB 11000,–, 8000 km, Tel. 05361/72506, Wolfsburg

Golf GLS, JW, 60 PS, Tel. 0841/85645

Jetta GLS, 4türig, Bj. 4/80, silber-metallic, Anhängerkupplung, Radio, Tel. 05351/31716.

WA Jetta GLS, 4türig, 4/80, silber, Tel. 05354/313.

Derby CLS, 50 PS, SKD, met., Tel. 05351/7288.

VW-Bus, ab 5/81 fr. 8sitz., rot, W-Ang. Gehrke, Lüneburgstr. 24, 3300 Braunschweig.

Golf, 7000 km, Bj. 4/80, v. WA, Garagenw. Tel. 05603/1238.

Jetta GLS, v. WA, Bj. 5/80, Tel. 05309/55 57.

ACE-Verlag GmbH, Anzeigenabteilung,
Schmidener Straße 233, Postfach 500106,
7000 Stuttgart 50, Telefon (0711) 531094

Folgender Text soll ______ x unter der Rubrik ____________________ ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen. Anzeigenschluß Heft 2/81 (15. 3. 1981) ist am 10. 02. 1981.

Pro Zeile max. 38 Zeichen inclusive Satzzeichen und Zwischenräume

☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐	DM 25,—
☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐	DM 50,—
☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐	DM 75,—
☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐	DM 100,—
☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐	DM 125,—

Die Anzeige soll erscheinen mit:
☐ meiner kompletten Anschrift
☐ nur mit meiner Tel.-Nr.
☐ unter Chiffre (Chiffre-Gebühr DM 9,–)

Den Betrag für meine Anzeige
☐ lege ich bei,
☐ lege ich als Scheck bei

Name ____________________ PLZ/Ort ____________________

Vorname ____________________ Datum ____________________

Straße/Nr. (kein Postfach) ____________________ Rechtsverb. Unterschrift ____________________

Rechtsschutz ist wichtig

Auch der Fußgänger-Rechtsschutz ist bedeutsam

Eine Kollegin machte auf einem Weg, der sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer zugelassen ist, einen Spaziergang. Plötzlich wurde sie von einem jugendlichen Radfahrer von hinten angefahren und stürzte so unglücklich, daß sie eine Gehirnerschütterung davontrug, ihre Zahnprothese entzweiging und die Bekleidung beschädigt wurde.

Eine gütliche Einigung über den Ersatz des Schadens war nicht möglich, so daß ein Rechtsanwalt beauftragt werden mußte, der auf dem Klageweg Schadenersatzansprüche und Schmerzensgeld für seine Mandantin in Höhe von insgesamt 6800,– Mark gerichtlich geltend gemacht hatte.

Zeugen des Unfalles waren nicht vorhanden und die Alleinschuld des jugendlichen Radfahrers konnte vor Gericht ebenfalls nicht nachgewiesen werden. Das Gericht hat daher der Klägerin lediglich 50 Prozent ihrer Gesamtforderung zugesprochen. Sie erhielt somit immerhin den Betrag von 3400,– Mark. Auf Grund des Teilobsiegens der Klägerin entfielen auch 50 Prozent der Prozeßkosten, also 1180,– Mark, auf sie, die die Volksfürsorge-Rechtsschutzversicherung übernahm.

Durch Vertragsrechtsschutz kam Mängelrüge zum Tragen

Wie oft klagen Kfz-Besitzer über mangelhaft ausgeführte Reparaturen; insbesondere bei Neu- oder Nachlackierungen. Ob diese Klagen immer zu Recht oder Unrecht bestehen, mag dahingestellt sein. Ein rechtsschutzversichertes Mitglied hat jedenfalls einige Zeit nach einer Vollackierung seines Pkw Blasen am Lack und Roststellen festge-

stellt. Ein Sachverständiger attestierte ungenügende Vorarbeiten als Ursache der Lackschäden. Auch eine nochmalige kostenlose Neulackierung hatte das Wiederauftreten der Mängel nicht verhindert. Abermals wurde unsachgemäße Lackierung vom Gutachter bestätigt.
Das ACE-Mitglied verlangte daraufhin eine Ermäßigung der auf 2100,– Mark laufenden Rechnung, was die Werkstätte ablehnte.
Erst vor Gericht einigten sich die Parteien dahin gehend, daß vom Rechnungsbetrag 500,– Mark zurückerstattet werden. Jede Partei hatte ihre eigenen Anwalts- und Gerichtskosten selbst zu tragen, was für unser Mitglied bzw. für die Rechtsschutzversicherung 430,– Mark ausmachte.

Mit Hilfe der Rechtsschutzversicherung konnte Strafverfahren eingestellt werden

Einem Kollegen wurde mittels Strafbefehl Fahrlässigkeit und Körperverletzung im Straßenverkehr vorgeworfen. Durch überhöhte Geschwindigkeit in einer Kurve geriet er mit seinem Lkw auf die Gegenfahrbahn und stieß mit einem Pkw zusammen. Der Lenker des durch den Zusammenstoß beschädigten Pkw wurde dabei verletzt. Er trat in der Hauptverhandlung als Nebenkläger auf.
Mangels Zeugen konnte jedoch die Schuldfrage nicht eindeutig geklärt werden, und der für unser Mitglied tätige Rechtsanwalt konnte die Einstellung des Verfahrens erreichen; allerdings nur um den Preis, daß unser Mitglied auch die Kosten des gegnerischen Nebenklägers trägt. Die Rechtsschutzversicherung hatte damit insgesamt 1272,– Mark zu zahlen.

Ein fast alltäglicher Verkehrsrechtsschutzfall

Während eine Kollegin über den ACE Rechsschutz für die Geltendmachung ihrer Schadensersatzansprüche aus einem Verkehrsunfall beantragt hatte, flatterte ihr ein Bußgeldbescheid in Höhe von 120,– Mark zuzüglich 12,– Mark Gebühren aus demselben Unfall ins Haus.
Entgegen ihrer eigenen Meinung und Beurteilung wurde ihr vorgeworfen, auf der Autobahn beim Ausscheren zum Überholen nicht auf den nachfolgenden Verkehr geachtet und dadurch einen Verkehrsunfall mit Sachschaden verursacht zu haben. Der für das ACE-Mitglied beauftragte Rechtsanwalt mußte daraufhin in zweifacher Hinsicht tätig werden; einmal in der Bußgeldsache und zum anderen zur Durchsetzung der vermeintlichen Schadensersatzansprüche.
In der Bußgeldsache hatte der für die Kollegin tätige Anwalt Erfolg. Dieses Verfahren wurde eingestellt. Die Kosten der Rechtsschutzversicherung für den Verteidiger beliefen sich auf 695,50 Mark.
Das Zivilverfahren gegen die gegnerische Versicherung ging nicht so glatt und endete mit einem Vergleich. Danach erhielt die Klägerin zwei Drittel ihres Schadens, gleich 2040,– Mark, erstattet. Voller Schadenersatz konnte deshalb nicht erlangt werden, weil der Nachweis der Alleinschuld des Unfallgegners nicht geführt werden konnte. Die entsprechend der Vergleichsquote angefallenen Gerichts- und Anwaltskosten, die von der Rechtsschutzversicherung übernommen werden mußten, betrugen 335,40 Mark.
Dieser Vorgang zeigt, wie ein fast alltäglicher Fall für die Betroffenen teuer werden kann. Mit der Versicherungsleistung von über 1000,– Mark konnte Frau M. aus der unklaren Rechtssituation heraus zu ihrem Recht verholfen werden.

ACE-Rechtsschutz verbessert

Seit dem 1. März 1981 ist der Verkehrsrechtsschutz vom ACE und der Volksfürsorge verbessert worden. So erstreckt sich nun der Versicherungsschutz auch auf den Versicherungsnehmer als Fußgänger, Radfahrer und Benutzer öffentlicher und privater Verkehrsmittel sowie als Eigentümer, Halter oder Fahrer von Kleinkrafträdern und Fahrrädern mit Hilfsmotor. Der Versicherungsbeitrag von 58 Mark wurde durch die Verbesserungen nicht angehoben.











ACE – Streckenkartennetz Südskandinavien

Zeichenerklärung
Autobahn

Der ACE arbeitet Reiserouten aus

Gerade für den Autourlauber bietet der ACE ein umfangreiches Leistungspaket an. Dazu gehört auch die Ausarbeitung von Reiserouten.

Die Touristikabteilung hat hierfür Streckenkarten entwickelt, mit denen eine maßgeschneiderte Reiseroute zusammengestellt werden kann. Diese Karten können über den unten abgebildeten Coupon angefordert werden, und zwar von allen Ländern, die durchfahren werden. Die Touristikabteilung gibt aber den Tip, dies rechtzeitig, ungefähr sechs Wochen vor Reisebeginn zu tun, weil die Nachfrage groß ist.

Die Streckennetzkarten, anhand denen der ACE die Reiseroute detailliert ausarbeitet, werden kostenlos abgegeben.

Für die Ausarbeitung der bestellten Tour mit allen Informationsunterlagen und Prospekten wird eine Schutzgebühr von fünf Mark erhoben.

Die Streckenkarten beginnen grundsätzlich an der deutschen Landesgrenze. Für die Fahrt bis zur Grenze gibt es eine kleine Übersichtskarte. Zusammen mit den Streckenkarten erhalten Sie touristische Merkblätter mit wichtigen Hinweisen auf die aktuellsten Reisebestimmungen, Zollvorschriften, Wechselkurse und vorbereitete Formulare für Reiseversicherungen.

Streckenkarten gibt es von: Benelux, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Jugoslawien, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, der Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei, der Türkei, Ungarn.

Antrag für Streckenkartennetze des ACE

ACE-Hauptverwaltung
Abt. Reise und Touristik
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

Ich bitte um das Streckenkartennetz für folgende Länder, damit ich rechtzeitig meinen Tourenantrag stellen kann:

____

Name __________ Vorname __________

Straße __________ Haus-Nr. __________

PLZ ______ Wohnort __________

Der Camper liebt das eigene Land

Des deutschen Campers liebstes Land ist und bleibt die Bundesrepublik. Auch der total verregnete Sommer 1979 und die lange Schlechtwetterperiode 1980 konnte an dieser Positiv-Entwicklung nichts ändern. Mit insgesamt 52,1 Millionen Übernachtungen hatten die deutschen Campingplätze im Rückblick auf das Jahr 1979 im Vergleich zum Vorjahr bereits ein Plus von 4,2 Prozent melden können. Experten glauben auch, für das vergangene Jahr einen weiteren Zuwachs prognostizieren zu können.
Worauf ist die Beliebtheit der deutschen Campingplätze zurückzuführen? Der Italienboom ist abgeflaut. Fahrten nach Spanien weisen zu lange Anfahrtszeiten auf. Vor allem Familien mit Kindern wählten diesen weiten Weg nur dann, wenn wenigstens drei Wochen Zeit für den Urlaub vorhanden waren. Schon bei der ersten Ölkrise erkoren die energiebewußten Camper die Bundesrepublik als erstes Urlaubsziel.
Steigend ist auch das Interesse an einem Stellplatz auf einer sogenannten Naherholungsanlage. Momentan sind in der Bundesrepublik 542 Campingplätze dieser Art registriert.

Universeller Mercedes von Weinsberg

Den Namen „Universal" erhielt das neueste Modell der Karosseriewerke Weinsberg. Als Basisfahrzeug für das Wohnmobil wurde der Daimler-Benz 208 gewählt. Teppichverkleidung für Boden, Wände und Türen, Fahrer- und Beifahrersitz abgestimmt auf das Wohnraum-Design sorgen für Behaglichkeit. Die Sitzgruppe wurde mit zusätzlichem Komfort versehen: Die Lehnen sind elektrisch verstellbar. Kühlschrank, Kocher, Waschbekken, Kleider- und Stauschränke, Glasaushebedach und Isolierscheiben komplettieren die Ausstattung. Preis: ab 33000 Mark.


Der Universal von Weinsberg ist komfortabel ausgestattet

Camping auf dem Bauernhof

Es muß nicht immer ein Campingplatz sein: Camping auf dem Bauernhof ist vor allem für Großstadtbewohner eine reizvolle Alternative zum Campingplatz. Für die Landwirte bedeutet die Einrichtung einiger Stellplätze weniger Investitionen als etwa ein Pensionsbetrieb, ist aber dennoch eine willkommene Nebenerwerbsquelle. Nach etlichen Betrieben im Hunsrück bieten jetzt auch 20 Bauernhöfe im Deggendorfer Land (Niederbayern) interessierten Urlaubern die Möglichkeit zum Camping auf dem Bauernhof. Wer sich für Bauernhof-Camping in der Deggendorfer Gegend interessiert, erhält hier Auskunft: „Urlaub auf dem Bauernhof", Graflinger Straße 81, 8360 Deggendorf. Über die Stellplätze im Hunsrück informiert das Verkehrsamt, Schneewiesenstraße 21, 6588 Birkenfeld.

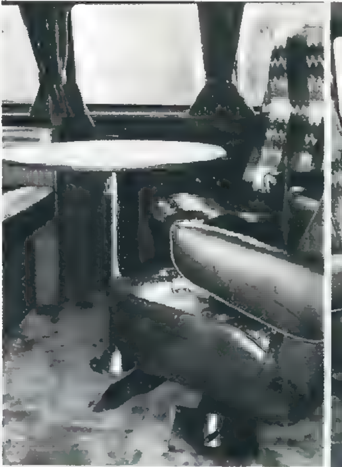
UCC-Campertreffen 1981

Auch in diesem Jahr veranstalten wieder die UCC und der ACE die traditionellen Campertreffen.
Die Termine:
Mai-Treffen in Osnabrück
30. April bis 3. Mai
Schuby-Strand Ostsee bei Damp 2000
4. bis 25. Juli
Hafnersee Kärnten
25. Juli bis 15. August
Sobeć Slowenien, Jugoslawien
8. bis 29. August
Nähere Einzelheiten (Ausschreibung) erfährt man über die UCC Union Camping Caravaning e. V., Schmidener Straße 233, 7000 Stuttgart 50.

Interessantes Allround-Gefährt

Auf der Basis des Fiat 238 E Panorama haben die Konstrukteure der Karosseriewerke Weinsberg ein vielseitiges Fahrzeug gebaut, das den Namen „Allround" zu Recht trägt. Blickfang sind zwei Hochlehndrehsessel im Innenraum, die mit klappbaren Armlehnen und verstellbaren Rückenlehnen versehen sind. Die Quersitzbank kann in ein Doppelbett (190 x 130 cm) verwandelt werden. Stauraum findet sich unter der Bank. Dazu gibt es einen Kleider- und Wäscheschrank. Auch an eine Kompressorkühltruhe ist gedacht worden, die auf Wunsch eingebaut wird. Genutzt werden kann der „Allround" als Reisewagen, Konferenzfahrzeug, Transporter und Wohnmobil. Preis: 22950 Mark


Als Basisfahrzeug für den Allround dient ein Fiat 238

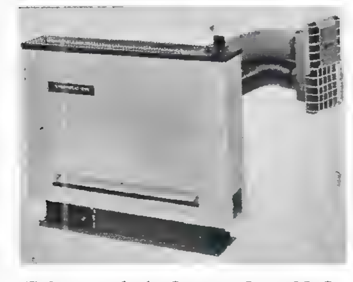


Ein Gag: Zwei drehbare Hochlehnsessel im Inneren

Heizung mit Außenwandanschluß

Für alle Einbaufälle bei Wohnwagen, Motorcaravans und Wochenendhäusern, bei denen eine Abgasführung über das Dach oder unter den Boden nicht möglich ist, bietet die Firma Truma eine Lösung an. Die Trumatic-SW 1800 mit Außenwandkamin zeigt durch die Abgasführung zur Seite neue Einbaumöglichkeiten auf; die Aufstellung erfolgt im Schrank oder freistehend. Die neue Trumatic ist mit Zündautomat ausgerüstet. Die Abgas- und Verbrennungsluftführung erfolgt in einem gegen den Innenraum geschlossenen System mit flexiblen und stabilen Edelstahlrohren zum Seitenwandkamin. Dafür wird in der Wand ein Ausschnitt von 158 mal 92 mm benötigt. Ein kleines Loch im Boden (Durchmesser 20 mm) nimmt das Kondenswasser-Abflußrohr auf.

Die Heizleistung beträgt 2,1 kW, bei einem Gasverbrauch von 50–170 g/h. Strom wird zum Betrieb der Heizung nicht benötigt. Neu ist auch der Truma-Boiler, ein elektronisch gesteuerter Warmwasserbereiter für Caravan und Wohnmobil. Er wird in zwei Modellen mit 10 und 14 Litern Wasserinhalt angeboten. Als Brennstoff wird Flüssiggas verwendet. Zündung, Regelung und Überwachung erfolgen automatisch über die eingebaute Elektronik. Informationen erhält man bei Truma, Postfach 801040, 8000 München 80.



Heizung mit Außenwandanschluß



Boiler mit Warmwasserbereitung

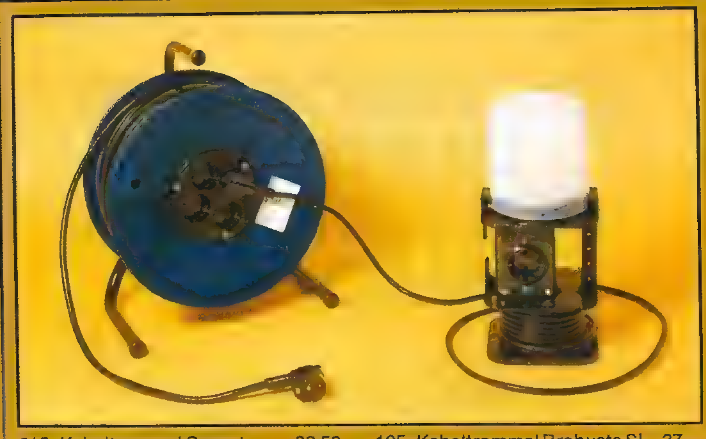
Caravan des Jahres

Das Prädikat „Caravan des Jahres" – erstmals von aktiven Caravanern verteilt – erhielt das Spitzenmodell des Hauses Wilk, der Wilk de Luxe. Als Gründe für die Wahl wurden zum einen die kraftstoffsparende aerodynamische Linie und das gute Fahrverhalten genannt, zum anderen das familiengerechte Raumangebot sowie die umfangreiche Ausstattung.

Gerade von einem Wohnwagen, der ein solch stolzes Prädikat trägt, darf man wohl neue Ideen erwarten. Aber gerade bei der Inneneinrichtung, auf die die Caravaner bekanntlich großen Wert legen, enttäuscht das Wilk-Flaggschiff. Während am Fahrgestell und am Aufbau einiges getan wurde, blieb die Einrichtung schlichtweg hausbacken. Schwülstige Polsterdekore und massiv wirkende Holzmaserung der Möbel sollen die biedere Wirkung erzielen, die von Käufern in dieser Preisklasse allem Anschein nach gewünscht wird.

Erfreulich dagegen, daß man bei Wilk erkannt hat, daß Aerodynamik nicht nur eine Mode ist, sondern schlichtweg als Notwendigkeit bezeichnet werden muß. Die neue Form und die Heckabrißkante bewirken beim Wilk de Luxe fließendere Luftführung und senken den Kraftstoff-Verbrauch. Die verstellbare Vorspureinstellung verbessert die Nachlaufeigenschaften und führt so zu mehr Fahrsicherheit. Breitspurfahrwerk und Reflexionsstreifen an den Kotflügeln dienen der Sicherheit. Elf Modelle stehen zur Auswahl: Vom 16260 Mark teuren 420 BKT bis zum 31750 Mark teuren 770 EDM.

Der Wilk de Luxe geht sicherlich stark verbessert in das neue Jahr. Ob er die Prämierung zum „Caravan des Jahres" jedoch verdient hat, sei zur Diskussion gestellt.



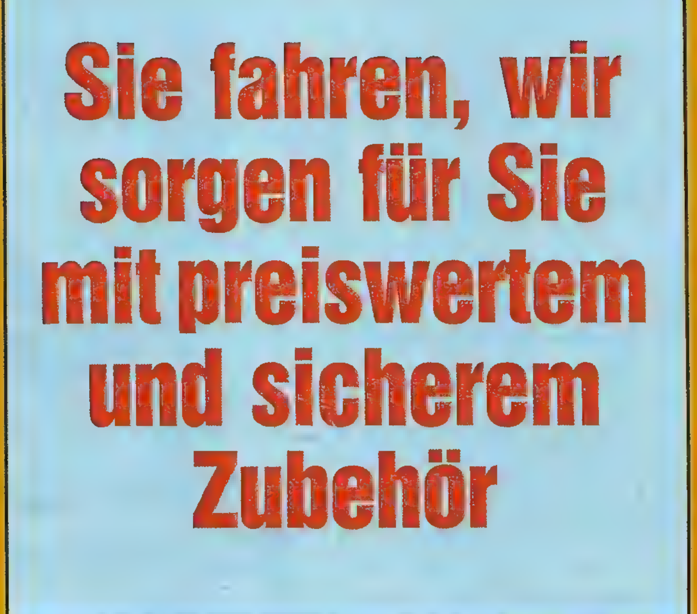
215 Kabeltrommel Garant 62,50 165 Kabeltrommel Brobusta SL 37,–



202 Heyco Werkzeugkoffer 41teilig 179,–



101 Feuerlösch. Permanent 2 kg 35,–





644 Der große V.A.G.-Atlas 36,–



149 Reifenpilot 13,50
161 Reifendruckprüfer 8,50



602–637 ACE-Kartenwerk und ACE-Kartenset



115, 116, 117 Daimon-Leuchten 13,–/13,–/51,–





203 Hella Zusatzbremsleuchten 55,–



111, 130, 132 Notfall-Zubehör 34,50/12,–/25,–

Feuerlöscher

101 Feuerlöscher Permanent, 2 kg, mit Prüfventil und Halter, DIN 14406 — 35,–

102 Feuerlöscher Gloria, 2 kg mit Prüfventil und Halter — 35,–

Leuchten, Batterien

111 Warnblinkleuchte Daimon 417 Blinklicht und Arbeitsleuchte, o. Batterien (notwendig 5 x Art. 113 u. 1 x Art. 114) — 34,50

112 Daimon Combi-Spot, Hand- und Signalleuchte, kraftvoller Scheinwerfer, gelbblinkende Signalleuchte, o. Batterien (notwendig 4 x Art. 113) — 18,50

113 Daimon-Batterie Allkraft — 1,90

114 Daimon-Batterien Normkraft, passend in Arbeitsleuchte Daimon 417 (Babyzelle) zwei Stück — 1,80

115 Daimon-Sturmleuchte mit Gummimantel, o. Batterien (notwendig 2 x Art. 113) — 13,–

116 Daimon-Handscheinwerfer, wasserdicht, schwimmfähig, o. Batterien (notwendig: 4 x Art. 113) — 13,–

117 Daimon-Flutlicht-Leuchtstoffröhre, Adapterkabel für 12 Volt Autoanschluß, o. Batterien (notwendig 8 x Art. 113) — 51,–

118 Daimon „Non-Stop-Light", vollelektronisches Gerät für Fahrräder, Scheinwerfer und Rücklicht leuchtet bei Stop automatisch auf, wenn der Dynamo keinen Strom mehr liefert. Komplett mit Batterien — 36,–

Gurte, Kindersitze

123 Römer-Britax Kindergurt VARIO II mit 3-Punkt-Combi-Gurt, Kinder 4–12 Jahre, Combigurt für Erwachsene verwendbar — 47,50

124 Römer-Britax Kindersitz „Peggy", 1–4 Jahre — 83,–

125 Römer-Britax Automatic-Dreipunkt-Rücksitzgurt R 70 — 49,–

Sonstiges

130 Warndreieck WEGU — 12,–

131 Warndreieck GEBRA — 11,–

132 DEWECO Verbandkasten DIN 13164 — 25,–

133 DEWECO Verbandkissen DIN 13164, erhältlich in schwarz, braun und rot — 28,–

134 Abschleppstange „Nr. Sicher" bis 2500 kg, für Fahrzeuge mit Abschleppöse und Anhängevorrichtung, TÜV-geprüft — 61,50

135 APA-Starthilfekabel, 16 mm² Kupferader, 2 x 2,5 m Schnittlänge, TÜV-geprüft, mit Gebrauchsanleitung — 17,50

136 APA-Abschleppseil nach DIN I, bis 1450 kg, mit 1 Scherenverschluß — 10,50

137 APA-Abschleppseil nach DIN II, bis 2500 kg, mit 2 Scherenverschlüssen — 17,–

138 APA-Magnethalter hält Gepäckstücke im Kofferraum — 8,50

139 Ersatzwindschutzscheibe APA für alle Wagentypen — 10,–

142 Universal-Werkzeugset, 15tlg., Edelstahl — 27,50

143 Klappspaten (Metall) — 17,50

146 „Sirius"-Isolations- und Rettungs-Decke — 7,–

147 Pannen- und Werkzeugkoffer, orange reflektierend, ohne Inhalt, 52×24×16 cm — 19,–

148 Auto-Pflege-Set, bestehend aus: 1 l Autoshampoo, 200 g Polierwatte, 1 Fliegenschwamm, 1 Waschschwamm, 1 Fensterleder (echt Leder, ca. 53×35 cm) 1 Autopolitur Plastic-Guard — 26,50

149 Reifenpilot pumpt platte Reifen ohne Radwechsel auf — 13,50

151 Metallplakette ACE zum Anschrauben oder Ankleben — 3,50

152 D-Schild — –,75

153 ACE-Ehrenplakette — 4,50

154 RUD-Schneeketten Cortina Endlos, Garantie ohne Zeitbegrenzung, wendbar, Edelstahl, TÜV-geprüft, Blitzverschluß, problemlos montierbar. Genaue Reifengröße angeben! Preis pro Paar — 165,–

155 ERLAU-Schneeketten Weltstar M, wendbar, TÜV-geprüft, leicht montierbar. Genaue Reifengröße angeben! Preis pro Paar — 105,–

156 Dreiteiliges Reise-Set aus Nylon, superleicht und strapazierfähig, Bordcase 49 x 33 x 22 cm, Koffertasche 68 x 59 x 25 cm, Kleidersack mit Bügel zum Aufhängen, Farbe beige — 140,–

157 Auto-Sicherheits-Paß, Inhalt: Sicherheitsinformationen, Notrufe, Checklisten für Sicherheitsvorsorge, Notfall-Paß, Reiseempfehlungen, ACE-Notrufe, Parkscheibe — 3,–

158 Ton-Cassette „Sofortmaßnahmen am Unfallort", Erläuterungen zur Absicherung von Unfallfahrzeugen, Pannen- und Erste Hilfe — 11,50

159 Pannen-Cape, Signalgelb, zur besseren Erkennung bei Pannen etc. — 5,–

160 ACE-Eiskratzer — 1,40

161 Reifendruckprüfer (MotoMeter) — 8,50

162 Kompressionsdruckprüfer (MotoMeter) — 39,50

165 Kabeltrommel (10 m) mit Steckdose und Leuchte, Brennenstuhl Brobusta SL, 220 Volt — 37,–

Bestellschein

auto club ACE europa

ACE-Wirtschaftsdienst GmbH
Postfach 50 01 06
7000 Stuttgart 50

ACE-Mitgliedsnummer eintragen

Einzugsermächtigung für Lastschrifteinzug des Rechnungsbetrages:

Name

Kontoführende Bank/Postscheckamt

Vorname

Postleitzahl/Ort

Straße/Nr.

Konto-Nr.

Bankleitzahl

Postleitzahl/Wohnort

Ort und Datum

Unterschrift für Bestellung

Unterschrift für Lastschrift-Einzug

169 Fahrradabstandshalter 6,–

170 Farbiges Poster des ACE-Bernhardiners DIN A 3 1,–

171 Autositz-Vollbezug aus Lammfell (Rückenteil Stretch), Farbe cognac, Größe 1 (Pkw-Typ angeben) 82,50

172 Autositz-Vollbezug wie Nr. 171, nur Größe 2 (Pkw-Typ angeben) 89,–

189 T-Shirt mit Bernhardiner, Kindergrößen 140–176 6,–

190 T-Shirt mit Bernhardiner, Erwachsenengrößen 36–56 9,–

191 ACE-Bernhardiner, Stofftier, liegend, sitzend, stehend 23,–

192 Damenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau ☐ Größe 38 ☐ Größe 40 135,–

193 D-Lammfellweste wie 192 ☐ Größe 42 ☐ Größe 44 145,–

194 D-Lammfellweste wie 192 ☐ Größe 46 ☐ Größe 48 155,–

195 Herrenlammfellweste mit Reißverschluß, feinstes Velourleder, hellgrau ☐ Größe 46 ☐ Größe 48 150,–

202 Heyco Werkzeugkoffer Expert, 41 Teile in praktischer Kunststoffbox, hochwertiges Qualitätswerkzeug aus Chrom-Vanadium-Stahl, werkstattgeprüft nach DIN 899, in Deutschland hergestellt, mit lebenslanger Garantie, Maße: 480 x 290 x 95 mm 179,–

Heyco Expert Plus, 42teilig, Heyco Nautic – schwimmfähig, für Motorboote – Lieferung und Preis auf Anfrage.

203 Hella Zusatzbremsleuchten, leichte Montage, ohne Bohren anzubringen 55,–

205 DMYV-T-Shirt, Konfektionsgröße angeben! 10,50

206 DMYV-Wimpel 14,–

207 ACE-Boots-Wimpel 30,–

209 DMYV-Aufkleber, groß 1,–

213 König-Komfort- und -Liegesitz, Sitz der Spitzenklasse, körpergerecht geformt, straff gepolstert, Bezug aus synthetischem Cord-Velours, in den Farben schwarz, rot, blau, beige und farn, komplett mit Nackenstütze, kein TÜV-Eintrag erforderlich, da nach StvZO ECE-Regelungen Nr. 15 bauartgleich, Lieferung ab Herstellerwerk direkt per Spedition oder Stückgut, evtl. Farbskala anfordern, zusätzlich erforderlich Art.-Nr. 214 499,–

214 Einbaukonsole für Komfort-Liegesitz, Autotyp sowie zwei- oder viertürig, Baujahr angeben 69,–

Für die Zustellung eines Sitzes wird eine Versandkostenpauschale von 14 DM bis 20 DM erhoben, je nach Zone. Weitere Sitzausführungen lieferbar, Prospekte und Preisliste anfordern.

215 Brennenstuhl Kunststoff-Kabeltrommel-Garant, bestückt mit 50 m Kabel, 3 x 1,5 mm², 4 Steckdosen, Feststellbremse 62,50

216 Air-Press (Isolett) Regen- und Windabweiser für die Seitenscheiben, für Fahrzeuge mit Dreiecksfenster, Fahrzeugtyp, Baujahr, zwei- oder viertürig angeben 36,50

217 Dito für Fahrzeuge ohne Dreiecksfenster, Fahrzeugtyp, Baujahr, zwei- oder viertürig angeben 87,50

218 SKV-Windabweiser für das Schiebedach, anthrazit, für DB, Ford, Opel, BMW, VW-Audi und Peugeot, Fahrzeugtyp und Baujahr angeben 37,–

219 Kamei Türablageschalen, 530 mm, mit Fach für Limonadendose, schwarz, Paar 16,50

220 Kamei Türablageschalen, 380 mm, schwarz oder braun, Paar 12,–

221 Kamei Dosenboy, Kunststoff, schwarz, Gewicht ca. 650 g, rutschfest 8,50

222 Kamei Cassettenboy, Kunststoff, schwarz, für 6 Musikkassetten, Gewicht ca. 700 g, rutschfest 11,50

223 Halogen-Nebelscheinwerfer-Set, Hella 181, 12 V, eckige Ausführung, verchromtes Gehäuse, komplett mit Kabelsatz, Schalter, Relais, Stabilisierungshalter und H-3-Glühbirnen 122,–

224 Halogen-Nebelscheinwerfer-Set, Hella 144, 12 V, runde Ausführung, verchromtes Gehäuse, komplett mit Kabelsatz, Schalter, Relais und H-3-Glühbirnen 119,–

ACE-Kartenwerk

602 DDR, Transitstraßen, kleiner Grenzverkehr, Kreisgrenzen, Sehenswürdigkeiten 1:500 000 8,–

603 Stuttgart, Schwarzwald, Bodensee 1:200 000 7,–

611 Schweiz-Tirol, Süddeutschland bis Oberitalien, Mailand–Venedig, 1:400 000 8,–

612 Benelux, 1:500 000 mit Nord-Frankreich bis Paris 8,–

613 Oberbayern, Tirol, Dolomiten 1:200 000 7,–

614 Europa-Übersichtskarte, 1:3 500 000 8,–

621 Dänemark, Sehenswürdigkeiten, Badeküsten, Campingplätze 1:300 000 8,–

622 Deutschland, Dänische Grenze–Bozen, Lüttich–Stettin, Campingplätze 1:800 000 8,–

623 Österreich, 1:450 000 8,–

624 Griechenland, mit Ägäis und türkischer Westküste, Nebenkarte Kreta 1:800 000 8,–

625 Spanien-Portugal, mit Balearen und Tanger 1:800 000 8,–

626 Alpen, Stuttgart–Ancona, Wien–Marseille und Rhônetal mit Steigungsangaben 1:800 000 8,–

627 Italien, Stuttgart–Sizilien mit Korsika und Sardinien mit Steigungsangaben 1:800 000 8,–

628 Frankreich, bis Köln–Brüssel, mit westlicher Schweiz, Sehenswürdigkeiten 1:800 000 8,–

629 Jugoslawien, Kärnten–Saloniki, Tankstellen und Werkstätten 1:800 000 8,–

630 Skandinavien (Südnorwegen und -schweden, Dänemark), Schleswig–Trondheim 1:800 000 8,–

631 Großbritannien mit Irland, 1:800 000 8,–

Großraumkarte Deutschland mit sehenswerten Orten, Bauwerken, Naturdenkmälern, landschaftlich schönen Strecken, Ferienstraßen, Naturparks und Autobahn-Umleitungsstrecken 1:300 000

632 Bl. 1, Schleswig-Holstein, Niedersachsen-Nord 7,–

633 Bl. 2, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen-Süd 7,–

634 Bl. 3, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland 7,–

635 Bl. 4, Baden-Württemberg 7,–

636 Bl. 5, Bayern 7,–

637 Bl. 1–5 im Set (in Plastikhülle) 30,–

643 Europa-Camping- und Caravaning-Führer 81/82 12,–
(ab April lieferbar)

644 Der Große V.A.G. Atlas 81/82 36,–
Bundesrepublik – Schweiz – Österreich im Maßstab 1:300 000, 42 Stadtpläne, Ballungszentren im Maßstab 1:150 000, DDR 1:500 000, Südskandinavien – Großbritannien mit Irland – Benelux und Frankreich – Spanien und Portugal – Italien – Jugoslawien und Griechenland im Maßstab 1:800 000, 20 Citypläne von europäischen Hauptstädten, Namensregister

645 Der große Shell-Atlas 81/82 (mit ACE-Schutzeinband) 39,80

646 Shell-Reiseatlas (mit ACE-Schutzeinband) 19,80

648 Großer Alpenstraßenführer, Denzel 36,–

655 DSV-Ski-Atlas 81/82 39,80

662 Formularheft 2,–

690 Lehrbuch A-Schein 12,80

691 Der amtliche Sportbootführerschein 34,80

692 Der Sportbootführerschein 23,80

693 Lenkrad Training 32,–
Der Weg zum deutschen Führerschein
Ein Ratgeber für die notwendigen Behördengänge, Straßenverkehrsordnung, Fragenkatalog für die Führerscheinprüfung, Tips für den Anfänger, reich bebildert

STERN-Sprachführer

670
☐ Spanisch
☐ Italienisch
☐ Französisch
☐ Englisch
☐ Neugriechisch
☐ Portugiesisch
☐ Dänisch
☐ Norwegisch
☐ Schwedisch
☐ Tschechisch
☐ Rumänisch
☐ Serbokroatisch
je 2,80

Alle Preise enthalten die gesetzliche Mehrwertsteuer. Ski-Atlas, die Auto-Atlanten und die DMYV-Artikel versenden wir porto- und verpackungsfrei, bei den anderen Artikeln wird Porto und Verpackung berechnet. Zu üblichen Preisen besorgen wir auch alle anderen derzeit gehandelten Karten, Atlanten, Sprach- und Reiseführer.



Caravan-Fabrikanten gegen Freizeit-Bastler:

„Hühnerstall auf Rädern“

Für Aufregung sorgte auf der diesjährigen CMT in Stuttgart Gerhard Schneeweiß, Vorstandsmitglied des Verbandes Deutscher Wohnwagenhersteller (VDWH). In einem Interview hatte sich der Geschäftsführer der Karosseriewerke Weinsberg dafür ausgesprochen, den Selbstausbau von Motorcaravans zur Diskussion zu stellen, da dieser erhebliche Sicherheitsrisiken mit sich bringe.

Zahlreiche Hobby-Bastler sahen sich durch diese Äußerungen schon in ihrer Freiheit beschränkt. Erich H. Kirchner, ACE-Mitglied aus Wangen im Allgäu und Fahrer eines selbstausgebauten Campingbusses, rief empört beim ACE an: „Die wollen den Selbstausbau doch bloß unterbinden, weil sie dann mehr fertige Motorcaravans verkaufen können.“

Es stimmt wohl, daß für den VDWH handfeste wirtschaftliche Gründe mitspielen, wenn er fordert, daß der Selbstausbau zur Diskussion gestellt werden soll.

Richtig ist aber auch, daß Selbstausbauer – meist ohne sich darüber im klaren zu sein –

zum Teil bedenkliche Gefahrenquellen in ihre mobilen Freizeitfahrzeuge einbauen.
Bei der Auflistung der Sicherheitsrisiken stehen die Befestigungen von Schränken, Stühlen und Tischen nicht einmal an erster Stelle, sondern die oft mangelhaften Gasinstallationen. Zwar müssen die Heimwerker, wenn sie ihre Fahrzeuge beim TÜV vorführen, eine Gasprüfbescheinigung vorlegen, doch nach Ansicht von Gerhard Schneeweiß heißt das noch lange nicht, daß die Gasanlage narrensicher ist. „Mehrere schwere Gasunfälle in den letzten Jahren zeigen, daß das Gassachverständigen-System zu überdenken ist. Ich könnte mir vorstellen, daß vor allem die Schulung und Kontrolle der Gassachverständigen verbessert werden kann.“
Aber auch die Befestigung von Einrichtungsgegenständen läßt oft zu wünschen übrig. Gerhard Schneeweiß: „Ich habe schon Hühnerstall-ähnliche Dinge gesehen, die bei einem Unfall dem Fahrer um den Kopf fliegen müssen.“ Kein Wunder: Nur die wenigsten Bastler sind Holzfachleute.
Problematisch ist gelegentlich die Elektroinstallation. Blanke Drähte oder mangelhafte Erdungen können sich schon mal „schlag“-artig bemerkbar machen.
Ein selbstausgebauter Campingbus kann – selbst wenn der Technische Überwachungs-Verein seinen Segen erteilt hat – ein Sicherheitsrisiko für seine Insassen darstellen. Wer sein Fahrzeug zur fahrenden Herberge ausgebaut hat, meldet es zum Sonder-Kfz-Wohnwagen um. Vorteil: Man muß weniger Versicherung zahlen. Der TÜV will – falls eine Gasanlage eingebaut ist – die Gasprüfbescheinigung sehen, die man bei bestimmten Wohnwagen-Händlern erhalten kann. Daneben werden von den TÜV-Prüfern die Befestigungen von Schränken, Stühlen und anderen Einrichtungsgegenständen untersucht: Oftmals wird dabei nur mal ein bißchen am Inventar gerüttelt. Wie gut oder wie schlecht die Befestigungen sind, zeigt sich aber erst, wenn's mal kracht.
Während viele Hersteller von Motorcaravans durch Crash-Tests herausfinden, welche Schwachstellen es noch auszumerzen gilt, besitzt der Hobbybastler in der Regel gar kein Bewußtsein für das Risiko, das sich aus einer unsachgemäßen Montage ergibt. Sicherheitsvorschriften – Westfalia erfüllt mit dem Joker-Programm allein acht verschiedene deutsche, europäische und amerikanische Regularien – müssen nur die Hersteller beachten. Mit Crash-Tests hat Westfalia, Deutschlands größter Wohnmobil-Hersteller, verschiedene Erfahrungen gesammelt, die dann in die Serie eingeflossen sind. So bestehen bei allen Westfalia-Modellen die Möbel aus mehrschichtigem Sperrholz, das bei einer Belastung nicht gleich bricht, wie etwa eine Spanplatte, sondern elastisch – oder splitternd – nachgibt. Alle Ecken sind abgerundet und mit einem luftgepolsterten PV-Profil geschützt oder mit einer Polsterung überzogen.
Dennoch muß kein Hobbybastler befürchten, daß er eines Tages mit seinem selbstausgebauten Campingbus nicht mehr durch die Lande ziehen darf. Weder der VDWH noch das Bundesverkehrsministerium wollen den Selbstausbau verbieten. Aus Bonn war vielmehr zu erfahren, daß nicht daran gedacht wird, die jetzige Regelung zu ändern. Auch der VDWH will dem Hobbybastler nicht mehr an den Kragen. Gerhard Schneeweiß: „Wir haben Verständnis für die Selbstausbauer, für die der Ausbau eines preiswerten, gebrauchten Fahrzeuges oft finanziell die einzige Möglichkeit darstellt, zu einem Wohnmobil zu kommen. Was wir wollen, ist durch verbesserte Kontrolle mehr Sicherheit für den Hobbybastler zu erzielen.“
Dazu gehören gut geschulte und kompetente Gassachverständige und TÜV-Prüfer. Unterbinden will der Geschäftsführer des schwäbischen Unternehmens den Selbstausbau wohl allein schon deshalb nicht, weil ein nicht unbeträchtlicher Teil der Selbstausbauer ihre Einzelteile von den Motorcaravan-Herstellern beziehen.
Gedanken gemacht hat man sich auch bei Westfalia, wie man dem Problem mit den Selbstausbauern begegnen kann. Das westfälische Unternehmen bietet seit einem Jahr Bausätze für Wohnmobile an, die den herkömmlichen Rahmen sprengen. Peter Schwerdtmann, Westfalia-Pressesprecher: „Damit auch der Heimwerker die Gewähr hat, daß er ein Fahrzeug mit optimaler Sicherheit baut, hat sich Westfalia zu einem System der Kundenberatung entschlossen, wie es bisher nicht üblich war. Teile aus dem Mosaik-Bausatz-Programm werden nur über die autoririsierten Westfalia-Händler vertrieben. Solche Teile, die bei unsachgemäßer Montage die Sicherheit gefährden können, sollen bei diesen Händlern montiert werden.“ Wer dennoch sein Wohnmobil im Do-it-yourself-Verfahren auf die Räder stellen will, der kann das getrost tun. Der Westfalia-Händler wird ihn bitten, das Fahrzeug nach der Fertigstellung noch einmal vorzuführen. Bleibt zu hoffen, daß möglichst viele Westfalia-Kunden von diesem Angebot Gebrauch machen.
Gebrauchte VW-Transporter können sogar direkt in Wiedenbrück auf dem „Joker“-Band in Westfalia-„Joker“ umgebaut werden. Auf diese Weise lassen sich noch ein paar Tausender einsparen und man hat am Ende doch einen Original-„Joker“.
Es wäre wünschenswert, wenn andere Hersteller dem Westfalia-Vorstoß folgen würden. Ein dichtes Netz von Motor-Caravan-Händlern, die entsprechend ausgebildet und mit niedrigen Gebühren die Risiko-behafteten Teile der Selbstausbauten unter die Lupe nehmen, ist die Alternative zu mehr Verordnungen und neuen Gesetzen.

Reiner Frenz

Wohnmobil-Zulassungsdaten

Jahr	absolute Zulassungszahl	prozentualer Anstieg
1970	518	+ 16%
1971	703	+ 36%
1972	1073	+ 53%
1973	1340	+ 25%
1974	1169	– 13%
1975	1485	+ 24%
1976	2266	+ 53%
1977	3298	+ 45%
1978	3943	+ 19%
1979	4750	+ 21%

Motorcaravans im Aufwind: Seit Jahren steigen die Zulassungszahlen.



Selbstbastlern ist das Angebot der Motorcaravan-Hersteller oft zu stereotyp. Im Bild das Westfalia-Mosaik-Programm für den Ausbau eines Daimler-Benz 207 D.

Crash-Tests dienen der Sicherheit: Bei diesem Aufprall mit 72 km/h öffnete sich nicht einmal eine Schranktür.
Foto: Westfalia

Warum es sich lohnt, im Hinblick auf Urlaub und Reise jeden Monat einen Betrag für Ihr Postsparbuch abzuzweigen:

Erstens, Ihr Postsparbuch bringt Zinsen.

Zweitens, Ihr Postsparbuch ist unterwegs sicherer als Bargeld.

Drittens, Sie können Ihr Geld in 16 europäischen Ländern abheben. (Nach Italien bitte statt des Postsparbuchs Rückzahlungskarten mitnehmen.)

Es lohnt sich, Geld auf der Post zu haben.



Fragen Sie Ihre Post.

PostSparen



An alle Jungeltern, die von dem bißchen Babygeschrei für einen guten Rat noch nicht taub sind.

Verantwortung wiegt hier doppelt schwer, denn jetzt und für die Zukunft muß die ganze Familie mit Sicherheit auf alles gefaßt sein.

Wer daran zu tragen hat, für den ist es Zeit, mit uns über eine private Lebensversicherung zu sprechen.

Wir setzen neue Maßstäbe.

Mit Leistungen, die diesen Anspruch halten. Zum Beispiel: Volksfürsorge Lebensversicherungen haben besonders niedrige Beiträge und hohe Überschußbeteiligung. Und zählen deshalb zu den günstigsten auf dem Versicherungsmarkt.

Volksfürsorge Risiko-Lebensversicherungen haben vom ersten Tage an einen außergewöhnlich hohen Bonus: Bei z.B. 60.000 DM Versicherungssumme wird 1980 im Leistungsfall 90.000 DM ausgezahlt, bei Unfalltod kommen sogar noch weitere 60.000 DM hinzu.

Aber die Volksfürsorge hat nicht nur günstige Lebensversicherungen:

Die Billigsten sind am besten



Jeder Autofahrer muß ihn haben – einen Verbandkasten für die Soforthilfe am Unfallort. 22 Kästen, Kissen und Taschen zu Preisen zwischen 22 und 42 Mark hat die Stiftung Warentest geprüft. Ergebnis: Die beiden besten Modelle gehörten zu den billigsten. Wir drucken den Original-Bericht:

In der Woche zwischen dem 1. und 5. September des letzten Jahres werden knapp 52000 Autofahrer gestaunt haben: Bundesweit (außer Bayern und Nordrhein-Westfalen) nahmen die Prüfer des TÜV den Verbandkasten schärfer als gewöhnlich ins Visier. Der Bundesminister für Verkehr hatte die Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine um diese Sondererhebung gebeten. Grund: Die Bonner waren von einer Untersuchung des Auto Club Europa (ACE) aufgeschreckt worden, nach der – so die Schlagzeile im ACE-Mitteilungsblatt „Lenkrad" – die Verbandkästen „Müll statt Mull" enthielten.
Bei 100 Autofahrern hatten die ACE-Leute kostenlos alte gegen neue Verbandkästen ausgetauscht und danach die betagteren Modelle von einem erfahrenen Unfallarzt begutachten lassen. Fazit: Die Ausrüstung war im Schnitt fünf Jahre alt; 29 Prozent des Inhalts taugte nichts mehr, 45 Prozent hätte nur noch bedingt verwendet werden können, und lediglich 26 Prozent zeigte sich in einwandfreiem Zustand.

Als die TÜV-Experten dann aktiv wurden, sah das Ergebnis aber viel erfreulicher aus. In der Vollzugsmeldung nach Bonn hieß es, daß 95 Prozent des besichtigten Erste-Hilfe-Materials „verwendbar" sei. Beim TÜV hatte man allerdings nur durch „Inaugenscheinnahme" und ohne auf die Vollständigkeit des Inhalts zu achten, geprüft.
So bleibt also der begründete Verdacht, daß Millionen Autofahrer mit Erste-Hilfe-Material unterwegs sind, das teilweise eher für das Onkel-Doktor-Spiel der Kleinen als für Sofortmaßnahmen am Unfallort geeignet ist. Hilfreich wäre deshalb, wenn die Hersteller ihren Kästen, Kissen und Taschen so etwas wie ein Verfalldatum mit auf den Weg gäben.
Mit der Neuausrüstung gibt es, wie unser Test zeigt, dagegen

Wenn zwei das gleiche tun, ist es noch lange nicht dasselbe: Unabhängig voneinander begutachteten die Stiftung Warentest und der ACE Verbandkästen und -kissen für Autofahrer. Kleiner Unterschied: Die Stiftung Warentest nahm neue Kästen und Kissen unter die Lupe, der ACE wollte seinerzeit wissen, was Deutschlands Autofahrer so alles als Verbandmaterial mit sich führen. Das Resultat war erschreckend. Ergänzend zu den ACE-Untersuchungen wollen wir das Ergebnis der Stiftung Warentest aus dem neuesten Test-Heft 3/81 übernehmen.

---

sehr viel weniger Probleme. 13 Kästen (plus vier Baugleichheiten), 7 Kissen (plus vier Baugleichheiten) und zwei Taschen wurden im Labor und durch fünf in der Ersten Hilfe erfahrene Prüfer begutachtet. An Qualitätsurteilen konnten wir zwei „sehr gut", 15 „gut" und fünf „zufriedenstellend" vergeben.

■ **Inhalt**

Am häufigsten mußten die Mullkompressen kritisiert werden. Insgesamt 17mal gab es in diesem Prüfpunkt ein „mangelhaft" oder sogar „sehr mangelhaft" als Zensur. Meist war die Perforation zwischen den einzelnen Stücken der Packung so schlecht, daß beim Abreißen einer Packung die nächste gleich mit aufgerissen wurde.
Schon im Neuzustand versagten die Heftpflaster des Anbieters Utermöhlen: Sie klebten

nicht. Wie sehr die Haftfähigkeit der Heftpflaster unter hohen Temperaturen leidet, zeigte sich, nachdem wir sie vier Tage lang bei 70 Grad gelagert hatten: Nicht ein einziges klebte noch problemlos.

Für den Autofahrer heißt das, den Verbandkasten, das Kissen oder die Tasche vor hohen Temperaturen zu schützen, den Behälter also im Sommer nicht stundenlanger Sonnenbestrahlung, zum Beispiel auf der Hutablage, auszusetzen. Genausowenig gehört das Verbandzeug in die Nähe von Luftaustrittsöffnungen der Heizung im Winter.

Beim Wundschnellverband versucht die Firma Hepp auf sehr eigentümliche Weise zu sparen. Die Schutzstreifen des „Pflasters" bedecken nur die Klebefläche, während die Wundauflagefläche ungeschützt bleibt. Mehrmals ließ sich der Schutzstreifen von der Klebefläche nicht abziehen.

Kritisch vermerkten unsere Fachleute – zwei erfahrene Unfallärzte und drei Krankenschwestern – auch schwere Mängel bei den Verbandpäckchen und Brandwunden-Verbandpäckchen der Firmen Hepp und Utermöhlen. Die Verpackungen waren oft nicht luftdicht, was mit „sehr mangelhaft" quittiert wurde. Die jedem Set beigegebenen Verbandscheren mußten bei uns auch einen Sondertest bestehen, der in der DIN-Norm 58 279 festgelegt ist und den wir für sehr sinnvoll halten: Sie sollten es einem Helfer möglich machen, auch einen Sicherheitsgurt zu durchtrennen, um einen Verunglückten bergen zu können. Erfreulicherweise zeigten sich sämtliche Modelle dieser Aufgabe gewachsen.

■ Behälter

Das beste Erste-Hilfe-Material nutzt nichts, wenn es in einem unzweckmäßigen oder undichten Behälter steckt. Deshalb haben wir auch der Prüfung von Kästen, Kissen und Taschen Gewicht gegeben. Die Kästen wurden in Anlehnung an die DIN-Norm 13 164 Blatt 1 getestet, obwohl sie dieser Norm – anders als beim Inhalt – nicht entsprechen müssen. Wir machten trotzdem die DIN-Anforderungen zum Maßstab für die Beurteilung der Qualität.

Probleme gab es vor allem bei der Dichtheit der Kästen. Drei Produkte von Kalff, zwei von Hepp und zwei von Utermöhlen lassen unter ungünstigen Umständen Feuchtigkeit und Schmutz ins Innere. Das liegt vor allem daran, daß sie so schlecht gepackt sind, daß die Deckel ausbeulen. Da hilft dann auch eine Gummidichtung nicht mehr, die vier der sieben in diesem Prüfpunkt schlechten Kästen haben.

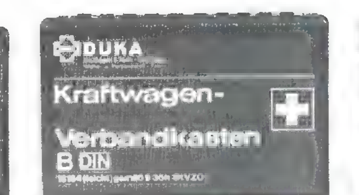
Als erstaunlich dicht erwiesen sich die Verbandkissen aus Kunststoff, die mit Reißverschlüssen ausgerüstet sind. Makellos zeigten sie sich auch in der Temperaturbeständigkeit: Nach einer Stunde Lagerung bei 90 Grad wurden keine Veränderungen festgestellt.

Wohin mit dem Verbandkasten? Leider haben die Auto-Hersteller sich noch nicht zu einem festen Platz mit einer Befestigungsmöglichkeit durchgerungen. Grundsätzlich gehört die Ausrüstung in den inneren Wagenbereich, da die Kofferraumhaube nach einem Auffahrunfall klemmen könnte. Im Wageninnern sollte der Behälter so untergebracht sein, daß er nicht rutschen oder gar als Geschoß durch die Gegend fliegen kann, was leicht passiert, wenn er auf der Hutablage im Fond deponiert ist.

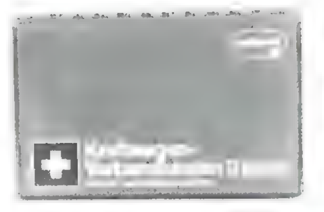
Der Auto-Verbandkasten dient der Soforthilfe am Unfallort. Auch wenn seine Ausstattung für den Ernstfall sehr bescheiden ist und bei schweren Verletzungen nur Profis mit entsprechender Ausrüstung helfen können, hat er doch viele wichtige Funktionen. Vor allem die Versorgung auch stark blutender Wunden kann mit dem Material geleistet werden. Auch psychisch ist es für einen Verletzten wichtig zu merken, daß man ihn nicht einfach bis zum Eintreffen der Feuerwehr liegenläßt, sondern schon gezielt etwas unternimmt.

Seine Aufgaben kann der Kasten aber nur erfüllen, wenn der Inhalt noch intakt, also nicht zu alt und vollständig ist. Genauso wichtig ist es für den Helfer zu wissen, was er mit dem Material machen kann. Spätestens alle drei Jahre – so das DRK – sollte deshalb jeder Autofahrer seine Kenntnisse in Soforthilfe, besser noch in Erster Hilfe, in Lehrgängen wieder auffrischen. ▶

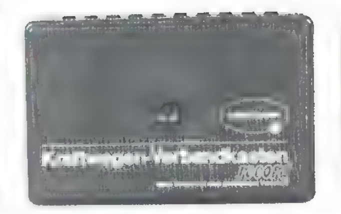
Einzelergebnisse













Kästen

Fabrikat/Aufschrift Anbieter-Adressen siehe S. 66		Leininger FIRST AID KIT PREMIER SECOURS Art.-Nr. 114	DUKA Verbandkasten »B« grün[1]) Best.-Nr. 231 318/8	DUKA Verbandkasten blau[3])	HARTMANN Verbandkasten »B« (leicht)[1])	HARTMANN Verbandkasten record[3])	HEPP Verbandkasten[1]) Art.-Nr. 773
Preis in DM ca.		22,–	27,–	22,–	28,–	22,–	28,–
Baugleich mit			Ford (ca. DM 37,–)			ADAC-Verbandkasten (ca. DM 28,–)	
test-Qualitätsurteil		**sehr gut**	**gut**	**gut**	**gut**	**gut**	**gut**
BEHÄLTER		**sehr gut**	**sehr gut**	**gut**	**sehr gut**	**gut**	**sehr gut**
Material		Polystyrol	ABS[2])	Polystyrol	ABS[2])	Polystyrol	ABS[2])
Maße (Länge × Breite × Höhe in mm)		259 × 173 × 86	259 × 173 × 81	259 × 173 × 82	259 × 173 × 82	259 × 173 × 81	263 × 173 × 83,5
Kraftstoffbeständigkeit		zufriedenstellend o	sehr gut ++	zufriedenstellend o	sehr gut ++	zufriedenstellend o	sehr gut ++
Dichtheit		sehr gut ++	sehr gut ++	gut +	sehr gut ++	gut +	sehr gut ++
Fallprüfung		sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	gut +
Langzeitverhalten		sehr gut ++	gut +	gut +	gut +	gut +	gut +
Temperaturbeständigkeit		sehr gut ++	sehr gut ++	gut +	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
INHALT		**sehr gut**	**gut**	**gut**	**gut**	**gut**	**zufriedenstellend**
Heftpflaster (Klebfähigkeit)		gut +	gut +	gut +	gut +	gut +	gut +
Wundschnell-verband	Ausführung	gut +	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	mangelhaft –
	Klebfähigkeit	gut +	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	gut +
Verbandpäckchen		sehr gut ++	gut +	gut +	gut +	gut +	sehr mangelhaft – –
Brandwunden-Verbandtuch		sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Brandwunden-Verbandpäckchen		sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr mangelhaft – –
Mullbinde		gut +	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Mullkompressen		sehr gut ++	sehr mangelhaft – –[4])	sehr mangelhaft – –[4])	sehr mangelhaft – –[4])	sehr mangelhaft – –[4])	sehr mangelhaft – –
Dreiecktuch		sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Schere		sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Sicherheitsnadeln		sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++

[1]) Mit Gummidichtung [2]) ABS = Acrylnitril-Butadien-Styrol-Copolymere [3]) Lt. Hersteller nicht mehr im Angebot (record ab 6/81). [4]) Lt. Hersteller Verpackung inzwischen verbessert.

Auf einen Blick

Obwohl der Inhalt von Verbandkästen, -taschen und -kissen formal genormt ist, ergaben sich doch zum Teil erhebliche Unterschiede in Qualität und Ausführung. Auch die Behälter konnten nicht in allen Fällen überzeugen, so daß sich eine Spannweite in den test-Qualitätsurteilen von „zufriedenstellend“ bis „sehr gut“ ergab.
Ob der Autofahrer sein Verbandzeug im Kasten, im Kissen oder einer Tasche mitführt, ist erst einmal Geschmacksache. Alles in allem zeigten sich die Kissen aber doch als überlegen. Es kommt hinzu, daß sie „weich“ sind, also bei Unfällen oder scharfen Bremsmanövern nicht als harte Geschosse durch das Wageninnere fliegen können.

Der Preis ist offensichtlich kein Maßstab für die Qualität: Die beiden besten mit „sehr gut“ bewerteten Produkte im Test gehörten auch zu den billigsten – der Kasten von Leininger für 22 Mark und das Kissen desselben Anbieters für 24 Mark.

Was Sie im Kasten finden

Was in einem Verbandkasten, einer Tasche oder einem Kissen enthalten sein muß, regelt die DIN-Norm 13 164 Bl. 1. Auch die einzelnen Bestandteile sind genormt, so daß jeder Autofahrer die gleiche Ausrüstung für die Erste Hilfe am Unfallort hat. Wir sagen Ihnen, was Sie vorfinden und welchen Zweck es dient.

■ **Heftpflaster**
Die Spule Heftpflaster (im Sprachgebrauch „Leukoplast“) dient der Befestigung von Verbänden. Zur Not erfüllt auch Tesafilm – wenn vorhanden – den gleichen Zweck.

■ **Wundschnellverband**
Der selbstklebende Wundschnellverband ist für die sterile Bedeckung kleinerer Wunden vorgesehen. Im Sprachgebrauch ist er das berühmte „Pflaster“, das man wohl in jeder Hausapotheke finden kann (4 Stück).

■ **Verbandpäckchen**
Bei mittleren und größeren flächenhaften Wunden nimmt man das Verbandpäckchen. Es besteht aus einer breiten Mullbinde mit aufgenähter, steriler Wundbedeckung (4 Stück).

■ **Brandwunden-Verbandpäckchen**
Auf ein 30 x 40 Zentimeter großes Stoffstück sind Mullbinden genäht. Die glatte Seite des Tuches kommt auf die verletzte Stelle und wird mit den Binden möglichst faltenfrei umwickelt. Auch für die Bedeckung größerer Schürfwunden geeignet (3 Stück).

■ **Brandwunden-Verbandtuch**
Ist die Brandwunde groß, greift man zum Brandwunden-Verbandtuch. Mit seiner 60 x 80 Zentimeter großen Fläche kann auch der Brustkorb, Rükken oder ein Kleinkind eingewickelt werden. Befestigung mit Heftpflaster (1 Stück).

■ **Mullbinde**
Mit den Mullbinden werden die keimfrei bedeckten Wunden umwickelt (9 Stück).

■ **Zellstoff-Mullkompresse**
Sie besteht aus einem weichen Zellstoff mit steriler Mullauflage. Mit der Kompresse werden die Wunden bedeckt und anschließend mit Binden umwickelt (5 Stück).

■ **Dreiecktuch**
Mit dem Dreiecktuch wird ein verletzter Arm gehalten, kann ein Kopf- oder Schulterverband angelegt oder, fest zusammengedreht, eine verletzte Arterie abgebunden werden. Gut geeignet für größere Notverbände (5 Stück).

■ **Verbandschere**
Sie muß abgeknickt, unzerbrechlich und unanfällig gegen Rost sein. Außerdem sollte sie – wie DIN 58 279 vorschreibt – einen Sicherheitsgurt durchschneiden können.

■ **Sicherheitsnadeln**

■ **Unfallfibel**

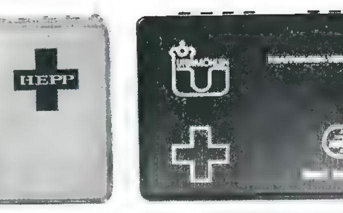
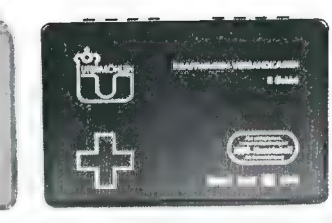
■ **Weiße Kreide**
Die Kreide wird benutzt, um den Unfallhergang und die Position der Verletzten zu markieren.

■ **Inhaltsverzeichnis**

Test Auto-Verbandkästen: Einzelergebnisse



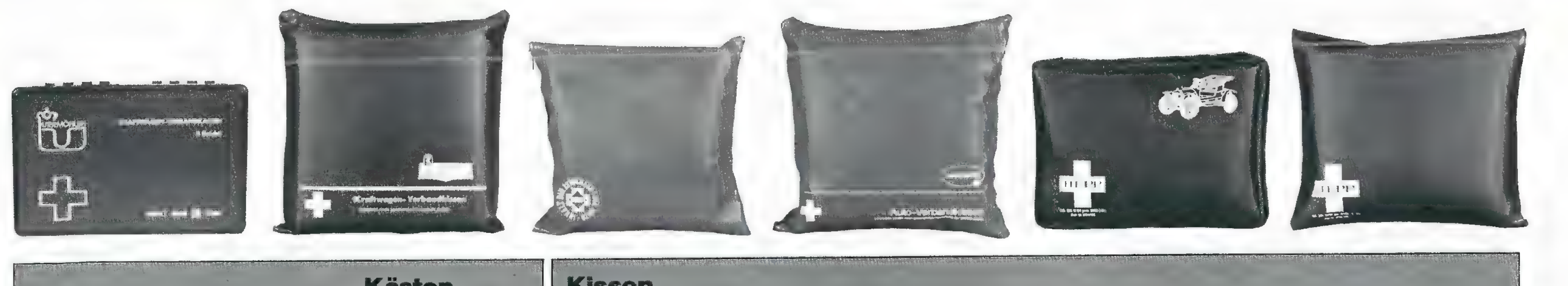


Kästen

Fabrikat-/Aufschrift Anbieter-Adressen siehe S. 66	KALFF Verbandkasten (Blechausf.)[1]) Art.-Nr. 1700	KALFF Verbandkasten[1]) Art.-Nr. 1701	KALFF Verbandkasten Art.-Nr. 1703	HEPP Verbandkasten[1]) Art.-Nr. 323 KN	HEPP Verbandkasten Art.-Nr. 773	UTERMÖHLEN Verbandkasten »B« (leicht) ABS-Kunststoff[1]) Art.-Nr. 8516
Preis in DM ca.	35,–	30,–	29,–	30,–	28,–	24,50
Baugleich mit					Quelle Best.-Nr. 782.360 (ca. DM 32,50)	Neckermann Art.-Nr. 330/582 (ca. DM 32,50)
test-Qualitätsurteil	**gut**	**gut**	**gut**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**
BEHÄLTER	**gut**	**zufriedenstellend**	**gut**	**gut**	**gut**	**gut**
Material	Blech	ABS[2])	ABS[2])	ABS[2])	ABS[2])	ABS[2])
Maße (Länge × Breite × Höhe in mm)	262 × 182 × 82	260 × 176 × 89	260 × 176 × 91	263 × 173 × 85	263 × 173 × 83	261 × 172 × 89
Kraftstoffbeständigkeit	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Dichtheit	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –	mangelhaft –	mangelhaft –	mangelhaft –	mangelhaft –
Fallprüfung	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Langzeitverhalten	sehr gut ++	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	gut +	gut +	gut +
Temperaturbeständigkeit	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
INHALT	**gut**	**gut**	**gut**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**
Heftpflaster (Klebfähigkeit)	gut +	gut +	gut +	gut +	gut +	mangelhaft –
Wundschnell-verband – Ausführung	gut +	gut +	gut +	mangelhaft –	mangelhaft –	gut +
Wundschnell-verband – Klebfähigkeit	gut +	gut +	gut +	gut +	gut +	zufriedenstellend o
Verbandpäckchen	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –
Brandwunden-Verbandtuch	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Brandwunden-Verbandpäckchen	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –
Mullbinde	gut +	gut +	gut +	sehr gut ++	sehr gut ++	gut +
Mullkompressen	mangelhaft –	mangelhaft –	mangelhaft –	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –	gut +
Dreiecktuch	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Schere	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	sehr gut ++	sehr gut ++	gut +
Sicherheitsnadeln	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++

[1]) Mit Gummidichtung [2]) ABS = Acrylnitril-Butadien-Styrol-Copolymere



	Kästen	Kissen				
Fabrikat/Aufschrift Anbieter-Adressen siehe S. 66	**UTERMÖHLEN Verbandkasten »B« (leicht)** Art.-Nr. 8542	**Leininger Verbandstoffe Verbandkissen[3])**	**DUKA Inhalt DIN 13164**	**HARTMANN Auto-Verband-kissen[4])**	**HEPP** Art.-Nr. 765	**HEPP** Art.-Nr. 778
Preis in DM ca.	**24,50**	**24,–**	**23,50**	**24,–**	**37,–**	**29,–**
Baugleich mit			**Ford Verbandkissen (ca. DM 37,–)**	**ADAC Verband-kissen (ca. DM 30,–)**		**Quelle** Best.-Nr. 554.590 **(ca. DM 33,50)**
test-Qualitätsurteil	**zufriedenstellend**	**sehr gut**	**gut**	**gut**	**gut**	**gut**
BEHÄLTER	**gut**	**sehr gut**	**sehr gut**	**sehr gut**	**sehr gut**	**sehr gut**
Material	Polystyrol	PVC-beschichtetes Gewebe[1])	PVC-beschichtetes Gewebe[1])	PVC-beschichtetes Gewebe[1])	PVC-beschichtetes Gewebe[1])	PVC-beschichtetes Gewebe[1])
Maße (Länge × Breite × Höhe in mm)	261 × 172 × 90	330 × 330 × 80	330 × 330 × 100	330 × 320 × 100	350 × 250 × 90	330 × 290 × 90
Kraftstoffbeständigkeit	gut +	sehr gut ++	gut +	gut +	sehr gut ++	sehr gut ++
Dichtheit	mangelhaft –	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	gut +
Fallprüfung	sehr gut ++	Ohne negative Ergebnisse bei den Kissen				
Langzeitverhalten	gut +	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Temperaturbeständigkeit	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
INHALT	**zufriedenstellend**	**sehr gut**	**gut**	**gut**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**
Heftpflaster (Klebfähigkeit)	mangelhaft –	gut +	gut +	gut +	gut +	gut +
Wundschnell-verband – Ausführung	gut +	gut +	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	mangelhaft –	mangelhaft –
Wundschnell-verband – Klebfähigkeit	zufriedenstellend o	gut +	zufriedenstellend o	zufriedenstellend o	gut +	gut +
Verbandpäckchen	sehr mangelhaft – –	sehr gut ++	gut +	gut +	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –
Brandwunden-Verbandtuch	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Brandwunden-Verbandpäckchen	sehr mangelhaft – –	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –
Mullbinde	gut +	gut +	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Mullkompressen	gut +	sehr gut ++	sehr mangelhaft – –[5])	sehr mangelhaft – –[5])	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –
Dreiecktuch	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Schere	gut +	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Sicherheitsnadeln	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++

[1]) PVC = Polyvinylchlorid [2]) Lt. Anbieter ab Januar 1981 neue Preise [3]) In Rot, Braun und Blau erhältlich [4]) In Braun, Schwarz und Rot erhältlich [5]) Lt. Hersteller Verpackung inzwischen verbessert

Test Auto-Verbandkästen: Einzelergebnisse








	Kissen		Taschen	
Fabrikat/Aufschrift Anbieter-Adressen siehe diese Seite	**KALFF Auto-Verband-kissen** Art.-Nr. 1709	**UTERMÖHLEN** Art.-Nr. 8591/94	**HEPP Auto-Verband-tasche (Autokoffer)** Art.-Nr. 2828	**HEPP Verbandtasche** Art.-Nr. 321 C
Preis in DM ca.	28,–	24,50	42,–	29,–
Baugleich mit		**Neckermann** Art.-Nr. 330/558 **(ca. DM 33,50)**		**Quelle** Best.-Nr. 287.880 **(ca. DM 29,90)**
test-Qualitätsurteil	**gut**	**gut**	**gut**	**zufriedenstellend**
BEHÄLTER	**sehr gut**	**sehr gut**	**sehr gut**	**gut**
Material	PVC-beschichtetes Gewebe[1])	PVC-beschichtetes Gewebe[1])	Pappkarton mit Schaumstoff-auflage u. PVC-Folienüberzug[1])	Pappkarton mit PVC-Folienüberzug[1])
Maße (Länge × Breite × Höhe in mm)	320 × 320 × 90	320 × 300 × 100	256 × 179 × 85	254 × 172 × 80
Kraftstoffbeständigkeit	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Dichtheit	sehr gut ++	gut +	sehr gut ++	mangelhaft –
Fallprüfung	Ohne negative Ergebnisse bei den Kissen		gut +	gut +
Langzeitverhalten	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	gut +
Temperaturbeständigkeit	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	gut +
INHALT	**gut**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**	**zufriedenstellend**
Heftpflaster (Klebfähigkeit)	gut +	mangelhaft –	gut +	gut +
Wundschnell-verband Ausführung	gut +	gut +	mangelhaft –	mangelhaft –
Wundschnell-verband Klebfähigkeit	gut +	zufriedenstellend o	gut +	gut +
Verbandpäckchen	sehr gut ++	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –
Brandwunden-Verbandtuch	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Brandwunden-Verbandpäckchen	sehr gut ++	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –
Mullbinde	gut +	gut +	sehr gut ++	sehr gut ++
Mullkompressen	mangelhaft –	gut +	sehr mangelhaft – –	sehr mangelhaft – –
Dreiecktuch	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++
Schere	zufriedenstellend o	gut +	sehr gut ++	sehr gut ++
Sicherheitsnadeln	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++	sehr gut ++

[1]) PVC = Polyvinylchlorid

Ausgewählt geprüft bewertet

Im Test: 13 Kfz.-Verbandkästen, 7 Kfz.-Verbandkissen und 2 Kfz.-Verbandtaschen. Einkauf von 25 Prüfmustern pro Fabrikat im August 1980.

■ Preise
Anbieterbefragung oder arithmetrische Mittel der genannten von-bis-Preise, ermittelt im November 1980.

■ Bewertung

Behälter (Kasten, Kissen, Tasche)	40%
Inhalt	60%

■ Behälter
Obwohl die Behälter (Kasten, Kissen, Taschen) laut § 35 H der StVZO nicht der DIN 13 164 Blatt 1 entsprechen müssen, haben wir, um ihre unterschiedliche Qualität festzustellen, folgende Eigenschaften in Anlehnung an diese Norm geprüft und bewertet: Kraftstoffbeständigkeit, Dichtheit, Fallverhalten, Langzeitverhalten (unabhängig vom Werkstoff wurden die Behälter mit Inhalt vier Tage bei 70 °C gelagert) sowie Temperaturbeständigkeit (die Behälter wurden jeweils eine Stunde bei 75 °C, 80 °C, 85 °C und 90 °C gelagert und anschließend wurden, wie beim Langzeitverhalten, eventuelle Veränderungen beurteilt).

■ Inhalt
Die Vollständigkeit des Inhalts wurde nach DIN 13 164 Bl. 1 geprüft, die Bestandteile nach den entsprechenden Normen (siehe dazu auch Kasten auf Seite 33). Von fünf Prüfpersonen (zwei erfahrenen Unfallärzten und drei Krankenschwestern) wurde die Qualität und die Verwendbarkeit des Inhalts der Behälter vor der Prüfung des Langzeitverhaltens und nach viertägiger Lagerung bei 70 °C überprüft und vergleichend beurteilt. Hierbei ist besonders die Klebfähigkeit der Pflaster und die Funktionsfähigkeit der Schere (Durchschneiden eines Sicherheitsgurtes und der Binden) geprüft worden.

■ Anbieter-Adressen
DUKA: Dr. Degen u. Kuth, Nordstr. 125, 5160 Düren – **HARTMANN AG:** Postfach 14 20, 7920 Heidenheim Benz – **HEPP:** Osterbrooksweg 29, 2000 Hamburg Schenefeld 1 – **KALFF u. Co. KG:** Postfach 41 05, 5350 Euskirchen – **LEINA WERK:** 5227 Windeck/Sieg-1 Rosbach – **UTERMÖHLEN GmbH:** Steinackerstr. 14, 5210 Troisdorf

Erste Hilfe für uns alle aber wie? (6)



von
Dr. Manfred Jungchen

Bisher hatten wir Unfälle und Krankheiten mit lebensgefährlichen Situationen besprochen, bei denen Sie sofort helfen müssen. In unserer letzten Folge zeigen wir Ihnen meist nicht ganz so dramatische und gefährliche Unfälle, bei denen aber auch rechtzeitige Hilfe, schon durch den Laien, entscheidend sein kann und schlimmeren Schaden verhindern hilft.



1

Frage 1

Sie haben sich beim Kaffeekochen die rechte Hand verbrüht.
Was tun Sie?

a) Ich streue sofort Brandpuder auf die Wunde.

b) Sofort die Hand unter fließendes kaltes Wasser halten.

c) Ich gehe sofort zum Hausarzt.

d) Sofort milde Hautcreme drauftun.



2

Frage 2

Ein Kollege hat sich gerade eben den Arm verbrannt. Er hat Schmerzen, den Puls zählen Sie bei 90 bis 100 Schlägen pro Minute.
Was tun Sie?

a) Ich kühle den Arm, danach Lagerung in stabiler Seitenlage.

b) Ich alarmiere sofort den Werksarzt und den Sanitäter.

c) Ich kühle den Arm, danach Lagerung in der Schocklage.

d) Sofort Lagerung in Schocklage, nach fünf Minuten Ruhe den Arm kühlen.



3

Frage 3

Am Arbeitsplatz hat sich ein Kollege Säure über den Arm gegossen.
Was tun Sie zuerst?

a) Ich rufe sofort den Sicherheitsbeauftragten.

b) Ich rufe sofort den Rettungsdienst.

c) Ich halte seine Hand unter fließendes Wasser.

d) Ich bedecke den Arm mit Hautschutzcreme.

Verbrennungen

Für unsere Haut ist Hitzeeinwirkung durch Flammen, Dampf oder heiße Gegenstände schädlich. Es entsteht eine Verbrennung oder Verbrühung. Je nach Temperatur und Dauer der Hitzeeinwirkung sehen Sie verschieden starke Hautschädigungen: Hautrötung, Blasenbildung, im schlimmsten Falle Zerstörung der Haut.
Verbrennungen sind immer sehr schmerzhaft, und neben den Hautschäden besteht immer eine Gefahr für den ganzen Körper. Darum muß jeder mit einer Verbrennung umgehend zu einem Arzt.
Richtige Erstmaßnahmen in den ersten Minuten können schon entscheidend helfen, die Schmerzen des Verletzten zu lindern und den Gesundheitsschaden gering zu halten.
Sie als Laie können schon:
Brennende Kleidung löschen.
Durch Rollen der Verletzten auf dem Boden, Einhüllen in eine Wolldecke oder mit einem Feuerlöscher ersticken Sie die Flammen.
Danach heiße Kleidung ausziehen, besonders bei Verbrühungen mit Dampf. Wenn die Kleidung mit der Haut verklebt ist (Synthetikfasern), muß man sie belassen, verklebte Stellen eventuell umschneiden, aber nie gewaltsam ablösen. Schwerer Schaden droht!
Sofort kaltes Wasser auf die Wunde.



Richtig behandelt: den verbrühten Arm sofort gründlich kühlen.

Wenn möglich, viel kaltes Wasser über die Wunde fließen lassen oder in kaltes Wasser eintauchen. Gut wäre Wasser mit Eisstückchen.
Lassen Sie mindestens 20 Minuten lang kaltes Wasser fließen, bis die Schmerzen des Verletzten nachlassen.
Brandwunden keimfrei abdecken.
Ihr Autoverbandskasten enthält ein Brandwundenverbandspäckchen.
Mit sorgfältig, keimfrei abgedeckten Wunden muß der Verletzte dann zum Arzt. Nur der Arzt kann entscheiden, wie gefährlich die Verbrennung ist und wie sie behandelt werden soll. Richtig ist es immer, wenn der Verletzte viel Flüssigkeit trinkt, am besten Salzwasser.

Bei Verbrennungen kann immer ein Schock entstehen, der Verletzte kann auch bewußtlos werden. Achten Sie darauf!

Leicht zu lernen

Was Sie nie tun dürfen:
Grundsätzlich verboten bei Brandwunden sind alle alten Hausmittelchen. Nie dürfen Sie Öl, Salben, Fette, Mehl oder Puder auf irgendwelche Wunden bringen, und Ihre alten Wismuth-Binden aus den 50er Jahren sollten Sie schleunigst wegwerfen.

Zur ersten Frage:

Falsch ist es, frische Brandwunden mit Puder, Creme usw. zu behandeln. Zum Hausarzt sollten Sie erst nach der „ersten Hilfe" gehen.
Richtig ist, sofort die Brandwunde zu kühlen, am besten unter fließendem kaltem Wasser. Dauer etwa 20 Minuten. Danach Wunde keimfrei bedecken und zum Arzt gehen.



Auch am Arbeitsplatz: Brandwunden sofort unter Wasser abkühlen.



Bei Schmerzen droht Schock: Verletzten hinlegen, Bein erhöht.



Die Brandwunde keimfrei abdecken mit dem Brandwundenverbandstuch.

Zur zweiten Frage:

Falsch ist jeder Zeitverlust bis zur richtigen Hilfeleistung – helfen Sie selbst, und zwar sofort.
Richtig ist es, sofort und gründlich zu kühlen. Auch richtig: Achten Sie wegen der Schmerzen auf die Schockgefahr, aber: erst kühlen, danach Lagerung des Verunglückten in der Schocklage. Wenn es möglich ist, kann der Patient schon beim Kühlen sitzen oder liegen. Die Wunde soll dann mit einem Brandwunden-Verbandstuch abgedeckt werden. Der Kranke muß unverzüglich zum Unfallarzt.

Verätzungen

Kontakt der äußeren Haut mit Säuren, Laugen, Lösungsmitteln, konzentrierten Reinigungsmitteln u. a. führt zu Verätzungen. Die Wunden sind der Verbrennung recht ähnlich: Hautrötung, Blasenbildung und Schaden bis zur Hautzerstörung treten ein, immer bestehen Schmerzen. Stark verdünnte Säuren sind manchmal harmlos für die Haut, und wer oft mit solchen Stoffen arbeitet, kennt die Gefahren. Da Sie als Laie das aber nicht beurteilen können, müssen Sie sofort helfen, um den Schaden für den Verletzten klein zu halten. Es kommt auf Sekunden an.

Bei Verätzungen: Wunden sofort mit viel Wasser spülen.

Leicht zu lernen

Das verdünnt die Chemikalien und stoppt deren Wirkung. Gegenmittel – Lösungen darf der Laie nur auf Verätzungen gießen, wenn diese Mittel für bestimmte Chemikalien ausdrücklich bereitgestellt sind, z. B. in gefährlichen Industriebetrieben.
Auch am Auge, sofort mit viel Wasser spülen, schon bei kleinsten Spritzern.
Wichtig: Von innen, vom Nasenrücken her, nach außen spülen, sonst wird das andere Auge von der mit dem Wasser verdünnten Säure auch noch geschädigt.
Danach: Wunde keimfrei bedecken, z.B. Brandwundenverbandspäckchen. Der Verletzte muß zum Arzt. Denken Sie an die Schockgefahr. Begleiten Sie den Kranken oder rufen Sie den Rettungsdienst, je nach dem Zustand des Verletzten.
Besonders gefährlich sind Verätzungen durch versehentliches Trinken von Säuren oder anderen Chemikalien. Sie dürfen nie in leere Lebensmittelgläser oder Getränkeflaschen irgendwelche Chemikalien abfüllen, auch nicht „bloß für ein paar Minuten".
Schwere lebensgefährliche Verätzungen im Rachenraum, der Speiseröhre oder im Magen können entstehen.

Lebensgefahr. Sofort den Arzt rufen. Auf Schock achten.





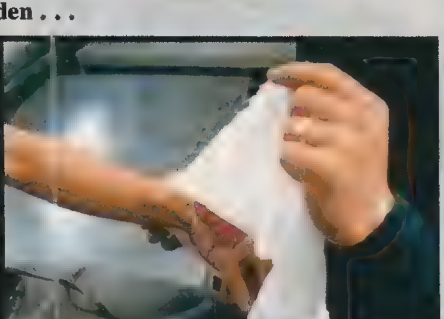
Besondere Vorsicht ist beim Arbeiten mit Säuren, Laugen und ätzenden Lösungsmitteln nötig – Körperschutz sollte stets benutzt werden!



Die Verätzung muß sofort behandelt werden . . .



Sofort mit Wasser ausgiebig abspülen.



Nach keimfreier Wundabdeckung sofort zum Unfallarzt.

Als einzige Laienhilfe dürfen Sie dem Verletzten Wasser zu trinken anbieten, es verdünnt die Chemikalien. Nie dürfen Sie Erbrechen auslösen, Speiseröhre und Mund- sowie Rachenraum würden ein zweites Mal mit der Säure in Kontakt geraten und weiteren Schaden erleiden.

Zur dritten Frage:

Falsch ist es, bei frischen Verätzungen Zeit zu verlieren. Helfen Sie rasch.
Richtig ist, alle schädlichen Chemikalien, besonders wenn man keine Gegenmittel hat, sofort mit viel Wasser abzuspülen. Danach keimfrei verbinden und zum Arzt.

Insektenstiche

Insektenstiche sind bei uns im Sommer häufig, jeder kann ein Lied davon singen. Sie sind störend, sie schmerzen oder jukken, sind aber meist ungefährlich, wenn nicht eine besondere Insektenallergie vorliegt. In der Apotheke können Sie eine Salbe gegen die Beschwerden kaufen.
Beim Essen von Kuchen oder Eis oder beim Trinken im Freien kann es passieren, daß ein Insekt in den Mund gerät und der Betreffende plötzlich in den Mund- oder Rachenraum gestochen wird. Das tut sehr weh und – das kann lebensgefährlich werden. Die Haut des Rachenraumes kann plötzlich stark anschwellen und die Atmung behindern.

Bei Insektenstichen im Mund – sofort zum Arzt.

Leicht zu lernen

Haben Sie Eiswürfel oder Speiseeis zur Stelle, lassen Sie es den Gestochenen lutschen – und die Kälte mindert die Schwellung und den Schmerz, bis der Kranke beim Arzt ist. □


„Schon gehört – der Nolte ist im Urlaub krank geworden ... hat sich heimtransportieren lassen per Jet und Taxi ... Wagen kommt nach!"
„Mensch – was das kostet!"
„Klar, einige Mille – aber den Nolte nichts!
Der zahlt keinen Pfennig. Das zahlt unser Autoclub, der ACE."
„Hast recht und das für 38,–– Mark Clubbeitrag. Schnell, zuverlässig und unbürokratisch. Das soll mal einer nachmachen!"
„Na ja, vor allem der Inlands- und der Auslandsschutzbrief kostet keinen Pfennig extra. Auch wenn Dich die Rettungsflugwacht holt."


Das gibts sonst nirgendwo ohne Extrakosten im Clubbeitrag: Pannenhilfe so oft wie nötig. Bar-Kredit in Landeswährung."
„... und dann die verschiedenen Versicherungen zu Prämien, die es so nirgends gibt!"
„Da soll's noch Kollegen geben, die zahlen woanders mehr und verzichten auf solche Vorteile ... ein Trauerspiel! Höchste Zeit, daß die mal dahintersteigen, was man für weniger Geld wirklich erwarten kann."
HOPPLA! DA BIN ICH WOHL IM FALSCHEN VEREIN!!!
N. BARTSCH 81
ACE, der Autoclub der Gewerkschaften im DGB. Wer drin ist, ist fein raus!
auto club ACE europa
Schutz und Sicherheit für Fahrer und Fahrzeug - für 38,- Mark!
Eine erfolgreiche Werbung neuer Mitglieder ist uns 10 Mark wert. Es lohnt sich also. Machen Sie mit!
Werbecoupon:
ACE auto club europa e.v.
Hauptverwaltung
Schmidener Straße 233
7000 Stuttgart 50
Tel. 07 11/5 06 71
Ich finde, wer jetzt noch nicht im ACE ist, der sollte schnellstens rein. Gerne möchte ich meine Kollegen davon überzeugen. (Mir geht's nicht nur um die Prämie). Bitte, senden Sie mir Aufnahmeanträge und Informationen.
Name
Straße/Nr.
PLZ/Ort
Unterschrift
BBD

5. januar

es ist immer wieder erstaunlich, was auf unseren straßen so alles 'rumfährt'. großen schrecken löste sicher auch das auto eines türkischen gastarbeiters aus, das nach einer fahrzeugkontrolle der stuttgarter autobahnpolizei aus dem verkehr gezogen wurde.
das auto des türken glich mehr und mehr einem schrotthaufen als einem fahrzeug: rahmen, radsturz, karosserie und dach waren stark verzogen oder gestaucht. es fehlte ein scheinwerfer, windschutzscheibe und heckscheibe waren zersplittert. das lenkrad stand statt in der normalen schräglage fast senkrecht und bewegte sich in alle himmelsrichtungen. der schaden rührte eindeutig von einem unfall her und der hatte sich – in rumänien ereignet. dort wurde der wagen dann auch notdürftig wieder fahrtauglich gemacht: front- und heckscheibe wurden mit folie und klebeband abgedichtet, ein notblinker ersetzte den serienmäßigen. noch schlimmer: der radeinbau wurde provisorisch am längsträger des rahmens festgeschweißt. unverständlich ist bei der ganzen sache nur, daß die staatsgrenzen kein hindernis für das auto waren.



15. januar

was bisher selbstverständlich erschien, gibt es bei vw- und audi-händlern jetzt schriftlich: bei einem kauf oder nach einer reparatur erhält der kunde ein prüfungsprotokoll über den ordnungsgemäßen zustand seines autos. da bekommt er schwarz auf weiß, daß der neue wagen sauber ist, keine lackschäden hat und auch sonst alles stimmt. nach einer reparatur wird bestätigt, daß die genannten mängel behoben sind oder ob das auto zum ausgemachten termin fertig wurde. für all das bürgt ein spezieller fachmann des autohauses. gut ist daran: man hat einen direkten ansprechpartner, wenn etwas nicht stimmen sollte.

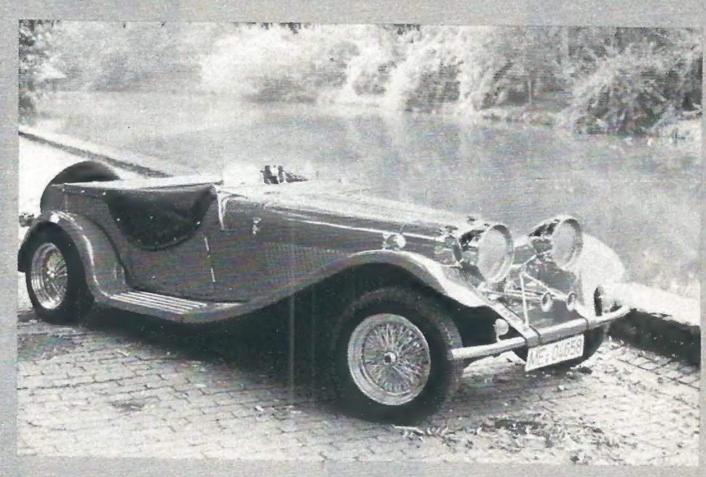
3. februar

wo sonst hochkarätige renn- und sportwagen ihre runden drehen, fand dieses jahr ein rennen ganz anderer art statt. schlittenhunde kämpften auf dem nürburgring um platz und sieg. preisfrage: wieviel ps hat ein schlittenhund?



5. februar

schön sehen sie ja aus, aber teuer sind sie, die nachgebauten legendären autos. man nennt sie replica. um die 13000 mark kostet ein bausatz, der auf ein (verlängertes) vw-käfer-fahrgestell paßt. wer keine bastlerambitionen hat, bekommt einen fertigen „oldtimer" für rund 26000 mark. die bugattis, bentleys oder jaguars werden von classic-car-el kg, friedberg (hessen) vertrieben.



Einfach Antrag ausfüllen!

Vergleichen Sie!

Für einen 10.000-Mark-BriefKredit von der BSV Bank zahlen Sie 208,82 Mark im Monat. Nicht mehr!

Sie können sicher sein, weil Sie den BriefKredit direkt von einer Bank erhalten. Wir sind von der BfG:Bank für Gemeinwirtschaft als Briefbank gegründet worden. D. h. faire Konditionen, einfache und schnelle Abwicklung per Post. Das heißt auch: Keine Vermittlungsgebühren oder Vertreterbesuche o. ä.
Sie erhalten den BriefKredit direkt auf dem Postweg. Außerdem: Bei der Briefbank schaut Ihnen keiner über die Schulter und hört niemand mit.
In der Tabelle können Sie genau ablesen, welche monatlichen Raten anfallen und wie hoch die effektiven Jahreszinsen sind.

Kredit-wunsch	Laufzeit in Monaten 36	45	60	72
1.000,–	34,74	29,14	23,61	20,89
3.000,–	104,22	87,42	70,81	62,65
5.000,–	173,69	145,69	118,01	104,41
7.000,–	243,17	203,97	165,22	146,18
8.000,–	277,90	233,10	188,82	167,06
10.000,–	347,38	291,38	236,02	208,82
15.000,–	521,07	437,06	354,03	313,23
20.000,–	694,75	582,75	472,04	417,64
Effektiver Jahreszins	15,59	15,40	15,24	15,16

(einschließlich einmaliger Bearbeitungsgebühr für Gewerkschaftsmitglieder).
Stand März 1981

Füllen Sie einfach den nachstehenden Kreditantrag aus, fügen Sie die Lohn-/Gehaltsabrechnungen der letzten drei Monate bei (gegebenenfalls auch des Mitantragstellers) und senden Sie ihn an:

BSV Bank, Mainzer Landstraße 16–24
6000 Frankfurt/Main 1
Telefon (0611) 5008 · 382



Antrag senden an: BSV Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung, Mainzer Landstraße 16–24, 6000 Frankfurt/Main 1

I. Kreditantrag (bitte in Druckbuchstaben ausfüllen)

Beantragter Kredit DM ______

Antragsteller

11 ______ Name, Vorname
14 ______ Straße, Haus-Nr.
12 ______ PLZ Ort

Mitantragsteller (z. B. Ehepartner)

31 ______ Name, Vorname (bei Ehefrauen auch Geburtsname)
34 ______ Straße, Haus-Nr.
32 ______ PLZ Ort

II. Selbstauskunft

Verwendungszweck des Kredits ______

15 ______ Geburtsdatum | Staatsangehörigkeit: ______
35 ______ Geburtsdatum | Staatsangehörigkeit: ______

Familienstand: ledig, verheiratet, verwitwet, geschieden/Anzahl der unterhaltsberechtigten Kinder: ______ Telefon: ______

16 ______ Beruf
36 ______ Beruf

17 ______ Arbeitgeber (Name, Ort) | beschäftigt seit: ______
37 ______ Arbeitgeber (Name, Ort) | beschäftigt seit: ______

Meine frühere Anschrift (falls Änderung innerhalb der letzten 2 Jahre) bzw. 2. Wohnsitz:

Antragsteller: ______ Mitantragsteller: ______

20 ______ BSV Sparkonto Nr. (falls bereits BSV-Kunde)
______ BSV BriefKredit-Nr. (falls bereits BSV-Kunde)

Gewerkschaftsmitglied, ja/nein, wenn ja, bei welcher Gewerkschaft ______

	Antragsteller	Mitantragsteller
Monatliches Einkommen: (bitte Originalbelege beifügen) Nettolohn/Gehalt	DM	DM
Rente, Pension, Kindergeld | sonstige Einnahmen (bitte Belege beifügen)	DM | DM	DM | DM
Monatliche Ausgaben: Haushalt/Miete	DM	DM

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

- Haben Sie Grundbesitz ☐
- Lebensversicherung ☐
- Bausparvertrag ☐
- Kraftfahrzeug ☐

Schulden, wenn ja, wo ______ Restschuld DM ______ mtl. Rate DM ______

III. Sonstige Vereinbarungen

Wir bitten um Verständnis, daß einige zusätzliche Vereinbarungen notwendig sind, da klare rechtliche Verhältnisse dem Schutz aller Partner dienen.

1. Der Kreditbetrag wird an den Antragsteller (s. Ziff. I) durch Briefscheck ausgezahlt.

2. Der Kredit kann in monatlichen Raten von DM ______ zurückgezahlt werden.

3. Die monatliche Rückzahlungsrate soll mit Lastschrift eingezogen werden.
Die zu entrichtenden monatlichen Raten sollen zu Lasten des Kontos des Antragstellers

Nr. ______ bei ______
______ / ______
(Name des kontoführenden Instituts) Bankleitzahl
eingezogen werden.

4. Falls der Kredit gegeben wird, treten die Unterzeichnenden den pfändbaren Teil ihrer Lohnforderungen zur Sicherung aller Ansprüche der Bank an diese ab. Der jeweilige Versicherungsträger, die zuständige Landesversicherungsanstalt und die BfA wird ermächtigt, der BSV Bank den jeweiligen Arbeitgeber nebst Anschrift mitzuteilen. Desweiteren ist die Bank ermächtigt, Auskünfte über die Höhe des eventuell gezahlten Arbeitslosengeldes bzw. Arbeitslosenhilfe bei dem zuständigen Arbeitsamt einzuholen und die Stamm-Nr. zu erfragen.

Nach Eingang dieses Antrags bei der BSV werden mir, zusammen mit den übrigen Unterlagen, die Kreditbedingungen und Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Bank übersandt. Falls ich mit deren Inhalt nicht einverstanden bin, werde ich den BSV-Briefscheck nicht einlösen und an die BSV zurückleiten. Kosten entstehen mir daraus nicht.

Antragsteller und Mitantragsteller haften gegenüber der Bank als Gesamtschuldner. Die Richtigkeit aller Angaben wird bestätigt.

Die Bank ist berechtigt, der Schutzgemeinschaft für allgemeine Kreditsicherung (SCHUFA) Daten des Kreditnehmers und etwaiger Mitschuldner über Aufnahme (Kreditbetrag, Laufzeit, Ratenbeginn) und Abwicklung dieses Kredits zur Speicherung zu übermitteln. Die Adresse der örtlich zuständigen SCHUFA wird im Kreditzusageschreiben mitgeteilt.

Wohnort ______ Datum ______ Unterschrift des Antragstellers ______ Unterschrift des Mitantragstellers ______

Nicht vergessen: Original-Lohn-/Gehaltsabrechnungen für die letzten drei Monate mitschicken!

ACE 3

BSV Bank für Sparanlagen und Vermögensbildung, Mainzer Landstraße 16–24, 6000 Frankfurt/Main.

„Nichts ist eben so beständig wie der Fortschritt. Und der heißt in dieser Klasse seit wenigen Wochen Escort XR 3."
(hobby 22/80)



Veranstalter: Stern, Auto, l'Equipe, Quattroruote, Daily Telegraph, Vi bilägare.



Markante Vierloch-Aluminium-Felgen – eine Spezialanfertigung für den XR 3 – mit Niederquerschnittreifen 185/60 HR 14.

Schon rein äußerlich ist der Ford Escort XR 3 ein ungewöhnlich aufregendes Auto. Geben Sie sich damit aber nicht zufrieden: Erleben Sie lieber selbst, was alles in ihm steckt. An sportlicher Kraft, an beruhigender Sicherheit, an uneingeschränktem Fahrvergnügen.

Hier nur einige technische Leckerbissen, die sportlichen Fahrern mit Sicherheit Appetit auf eine handfeste Testfahrt machen: 1.6-l-CVH-Maschine mit obenliegender Nockenwelle und vollkommen halbkugelförmigen Brennräumen, kontaktloser Transistorzündung, Registervergaser und speziell abgestimmtem Auspuffsystem. Innenbelüftete Scheibenbremsen und 22-mm-Stabilisator vorn. Tiefer gelegtes Fahrwerk. Einzelradaufhängung. Gasdruckstoßdämpfer rundum. Und ein extrem niedriger Luftwiderstandsbeiwert von cW 0,375.

Leistung und Wirtschaftlichkeit des Escort XR 3-Motors.			
	Vergleichswerte nach DIN 70030 in l/100 km		
	bei konstant 90 km/h	bei konstant 120 km/h	im Stadtverkehr
1.6 l (71 kW/96 PS)	6,9	8,9	10,2 Superbenzin
Beschleunigung: Von 0 auf 100 km/h in 9,7 sec.			

● Günstig finanziert durch Ford Credit Bank. Leasing als interessante Alternative zum Kauf. ● Neu bei Ford: Schutz auch im 2. und 3. Jahr auf die wichtigsten Aggregate. Bis 100.000 km Gesamtfahrleistung. Für wenig Geld. Ihr Ford-Händler berät Sie.

FORD GARANTIE-SCHUTZBRIEF

K-VX 468

Ford Escort XR 3 DM 16.800,–
Unverbindliche Preisempfehlung ab Werk.

KRAFT IST NICHT SEINE EINZIGE STÄRKE. FORD ESCORT XR 3.

Ford
Das Zeichen der Vernunft.